Nr 6

JAZDA MOTOCYKLEM W TERENIE
(patrz str. 5)

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 15 kwiecień 1949 CENA 25 ZŁ

NOWE DROGI
dla nowych samochodów

Letni okres pracy transportu samochodowego otworzyliśmy pod znakiem akcji oszczędnościowej. W akcji tej znajdujemy czynną pomoc naszego rządu w postaci zakrojonego na szeroką skalę planu budowy dróg i mostów. My, kierowcy, najlepiej wiemy, co znaczy dobra droga dla samochodu. Ona właśnie jest jednym z podstawowych czynników przedłużenia życia samochodu, przedłużenia przebiegu opon i jednocześnie zmniejszenia wysiłku kierowcy. Wyniki na polu budownictwa dróg osiągnięte już w roku 1948 są imponujące. Nic więc też dziwnego, że pisząc o rozwoju motoryzacji w Polsce redaktor wielkiego czechosłowackiego pisma motoryzacyjnego „Svet Motoru", inż. A. Tuma, znający całą powojenną Europę, z podziwem stwierdził, że jesteśmy krajem, w którym widział największą ilość budujących się nowych dróg.

Od roku 1945 do roku 1948 odbudowaliśmy bądź też zbudowaliśmy 6.602 km dróg. Wielkie magistrale ruchu samochodowego:

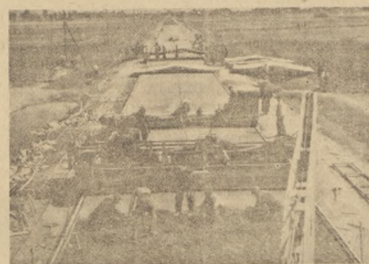
Warszawa — Poznań, Warszawa — Gdańsk (trasa lewobrzeżna), Warszawa—Gdańsk (trasa prawobrzeżna), Warszawa — Siedlce—Biała Podlaska, Warszawa — Kraków, Warszawa — Katowice, Warszawa — Wrocław zniszczone przez uciekających w popłochu, przed bohaterską Armią Radziecką, hitlerowców są już całkowicie odnowione, co znakomicie usprawnia dalekobieżny transport samochodowy.

Pamiętamy również wszyscy niewesołe chwile przepraw przez małe rzeki w bród, bądź też na promach (np. szosa Rzeszów — Kraków), czy też czekanie w ogonku na przejazd przez wąziutkie „pontoniaki".

Potężny wysiłek robotnika i planowa akcja budowy mostów wkrótce usunęły i te pozostałości wojny i „sanacyjnego" budownictwa. Od roku 1945 do roku 1948 odbudowaliśmy bądź też zbudowaliśmy 131.629 mtr bieżących mostów. Cyfra ta, którą możemy sobie wyobrazić jako most pomiędzy Warszawą i Łodzią najlepiej świadczy o wspaniałym wysiłku robotnika budowy dróg — wiernego przyjaciela kierowcy i siłach gospodarczych naszego ludowego państwa, które w okresie trzech powojennych lat zbudowało więcej dróg i mostów niż sanacja w ciągu 20 lat.

Niemniej radosny dla każdego kierowcy jest plan budowy dróg i mostów na rok 1949. W roku bieżącym wybudujemy i przebudujemy do nowoczesnych potrzeb ruchu samochodowego 2.200 km dróg. W roku bieżącym wybudujemy równocześnie 4.408 metrów bieżących mostów.

Możemy więc dzięki planowej gospodarce Ludowego Państwa spokojnie pomyśleć o dalekobieżnych jazdach. Nie ma obawy o zawieszenia samochodów na nowych drogach. Przy oszczędnej jeździe drogi te pozwolą również na znaczne oszczędności na cennym ogumieniu.



Olbrzymia poprawa w stanie naszych dróg nastąpiła już w roku ubiegłym, dzięki zakrojonym na szeroką skalę inwestycjom państwowym.

W Warszawie lepiej — w Bydgoszczy gorzej
marcowy ruch kołowy w przekroju

Surowe kary nakładane przez Wydział Ruchu Kołowego w Warszawie na kierowców, którzy podczas jazdy nie stronią od napojów alkoholowych wpłynęły na znaczne zmniejszenie liczby spraw karnych. W roku ubiegłym przeciętnie karano za nadużycia alkoholowe około 35 kierowców miesięcznie, obecnie liczba ta spadła do 10 spraw.

Najpoważniej ukarany został kierowca Jan Wiśniewski, który za wypadek spowodowany przez siebie wskutek nadużycia alkoholu, skazany został na odebranie prawa jazdy na przeciąg lat 3 oraz 15 tys. zł. grzywny. Tę samą karę otrzymał Zygmunt Mołga. Franciszek Wojda został przed kilkoma miesiącami ukarany dwutygodniowym pozbawieniem prawa jazdy oraz grzywną w wysokości 10 tys. zł. W lutym Wojda został ponownie zatrzymany za pijaństwo w czasie pracy. Wyrok opiewał tym razem na pozbawienie prawa jazdy na 3 miesiące oraz na 20 tys. zł grzywny. Za trzecim razem Wojdę czeka już dożywotnie pozbawienie prawa jazdy. Dwutygodniowym pozbawieniem prawa jazdy i grzywną w wysokości 10 tys. zł ukarano również kilku innych kierowców warszawskich.

O ile w Warszawie zagadnienie regulacji ruchu nie sprawia już kłopotów, a pijaństwu wśród kierowców wypowiedziano bezwzględną walkę, o tyle, jak nam donosi nasz korespondent ob. Kotlewski — w Bydgoszczy wiele pozostaje do zrobienia. W pierwszym rzędzie należałoby pomyśleć o usunięciu znaków drogowych, ustawionych jeszcze przez hitlerowców, powodujących utrudnienie w orientacji kierowców i wstyd dla starej, polskiej Bydgoszczy. Znaczna ilość katastrof, proporcjonalnie większa, mimo mniejszego nasilenia ruchu niż w innych wielkich miastach Polski, spowodowana jest często nieprawidłowym ustawieniem znaków drogowych na szeregu głównych ulic miasta, oraz nie zawsze słusznymi miejscowymi przepisami, które należałoby jaknajszybciej dostosować do życiowej praktyki.

Poważny brak lotnego nadzoru milicji ruchu jest również jedną z przyczyn panujących trudności w Bydgoszczy. Nic więc nie pomogą wysiłki wkładane przez ZZT, oddział bydgoski, i miejscowy oddział AP o ile władze nie umożliwią życiowego ich zastosowania. Mamy nadzieję, że na skutek licznych apeli miejscowej prasy i organizacji kierowców, sytuacja ta ulegnie zmianie i Bydgoszcz tak jak przed wojną cieszyć się będzie sławą miasta o zdyscyplinowanym ruchu kołowym.

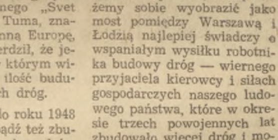
Nie wszystko złoto co się świeci

JAK SPRZEDAJE SIĘ CZESKIE MOTOCYKLE W USA?

Brudna robota!

Nawet piękny napis Indian na czeskiej CZ-ce nie przekona nas, że to jest produkt amerykański. SWOISTY system handlowy stosuje od pewnego czasu amerykańska firma Indian. Importuje ona znane na całym świecie, doskonałe czeskie motocykle CZ-125. I cóż się okazuje? Handlowi USA-mani, nie mogąc wyprodukować przyzwoitego, małolitrażowego motocykla, sprzedają czeskie CZ-ki, jako własny wyrób. Zmiana marki fabrycznej to nie wiele trudu i... towar już gotów. Grunt, aby handel szedł! Amerykanie zaś jeżdżą zadowoleni na „własnych" Indianach.

(sls)



Części do Fiatów zapewnione
mamy składy konsygnacyjne w Warszawie

Warszawscy kierowcy pamiętają jeszcze dobrze nowoczesny garaż tzw. „ślimak" przy ulicy Oboźnej. Trzy kondygnacje z szerokimi podjazdami, obszerne pomieszczenia na każdym piętrze, dawały maksimum wygody parkującym pojazdy.

W czasie okupacji budynek zajęty został przez warszawskie Gestapo na garaże, a następnie zniszczony z niemiecką dokładnością. Grube mury i betonowe stropy pozaciekały. Zwały gruzu przedstawiały smutny obraz zniszczenia.

Dziś jednak „ślimak" na Oboźnej znowu powrócił do swej dawnej świetności. Powstały w nim Składy Konsygnacyjne części zamiennych do samochodów Fiata. Budynek został gruntownie odnowiony i przystosowany do czekających go zadań. Na podkreślenie zasługuje fakt, że szybkie uruchomienie składu jest w dużej mierze zasługą załogi robotniczej i personelu, który pracował po kilkanaście godzin na dobę oraz często w niedzielę i święta.

A więc właściciele Fiatów: osobowych, ciężarowych, przyczep i autobusów zapamiętajcie adres: Warszawa, ulica Oboźna, Składy Konsygnacyjne Fiata.

Sprawdzać bilety przed odjazdem

Niejednokrotnie już byliśmy świadkami, jak w czasie jazdy PKS-em, przy sprawdzaniu biletów przez konduktora, pasażer musiał wykupić nowy bilet.

Dlaczego?

Otóż istnieją podwójne ceny biletów. Ten sam odcinek trasy w autobusie dalekobieżnym kosztuje drożej, niż w podmiejskim. Ponieważ bilet ważny jest od chwili wykupienia go w kasie podmiejskiej w przeciągu godziny, a autobus dalekobieżny odchodzi dajmy na to wcześniej w tym samym kierunku, to podróżni — poprostu wsiadają. Tego im nikt zazwyczaj nie broni. Dopiero w czasie podróży przy kontroli wychodzi szydło z worka. Konduktor nie ma numeracji zapisanych w diagramie (taka mądra karteczka!) rozpoczyna się ożywiona dyskusja. W rezultacie pasażer, chcąc niechąc płaci po raz wtóry dla świętego spokoju.

Sprawdzajcie więc zawsze przed odjazdem autobusu wszystkie bilety, obywatele konduktorzy. Prosimy w imieniu podróżnych poszkodowanych na... kieszeni.

sls

NA WIEJSKIEJ DRODZE

Odbywający się w Warszawie Zjazd Związku Samopomocy Chłopskiej wzbudził we wszystkich kierowcach i przyjaciełach techniki wielki i zrozumiały entuzjazm. Każdy z pracowników motoryzacji zdaje sobie doskonale sprawę, jak duże znaczenie posiada dla nas zadanie postawione przed Związkiem Samopomocy Chłopskiej, ujęte słowami Prezydenta Bieruta:

„Trzeba — aby znikła raz na zawsze — nędza, ciemnota i zacofanie wsi. Trzeba, aby ziemia ojczysta dawała rolnikowi takie plony, na jakie pozwala dzisiejsza wiedza ludzka i technika. Trzeba, aby dziecko chłopskie miało dostęp do wszystkich szczebli oświaty i nauki. Trzeba wyrwać jak najszybciej masy mało i średniorolnego chłopstwa z dotychczasowego upośledzenia gospodarczego i kulturalnego".

Czy może egzystować wieś zamożna i światła, wieś wydajnie, planowo, na naukowych podstawach pracująca bez socjalistycznej organizacji, bez motoryzacji i mechanizacji? Czy może istnieć silny przemysł motoryzacyjny w kraju gdzie wieś jest gospodarczo i kulturalnie zacofana. Rzecz jasna, że jest to całkowicie niemożliwe.

Zdajemy sobie sprawę, że tylko wieś oparta na nowoczesnej technice i socjalistycznej organizacji pracy może być wielkim konsumentem produkcji naszych fabryk motoryzacyjnych. Może być dostawcą wystarczającej ilości ziemiopłodów dla pracowników, szybko rozrastających się wielotysięcznych centrów przemysłowych.

Tylko wieś, w której zniknie nędza i kapitalistyczny wyzysk, wieś w pełni zmechanizowana i oparta na wzajemnej planowej współpracy stanie się silnym fundamentem rozwoju naszej gospodarki narodowej, naszej motoryzacji i potężnym czynnikiem wzmożenia obronności kraju.

Prace te, dokonane na odcinku budowy socjalizmu na wsi, dały już, dzięki podstawie zajętej przez Związek Samopomocy Chłopskiej, poważne rezultaty. Pojawiły się na zapadłych wioskach pierwsze zwiastuny nowego, szczęśliwszego jutra: traktory i maszyny rolnicze, nawozy sztuczne i biblioteki. Zabłysły w setkach zelektryfikowanych gromad żarówki, powstały spółdzielnie i szkoły.

Zjazd Związku Samopomocy Chłopskiej daje nam dziś pewność, że organizacja ta poprowadzi naszą wieś równie dobrze i na drugim etapie rozwoju. Na etapie, którego myśl przewodnią wyraziło 3,5 tysiąca delegatów chłopskich jak: wzmocnienie sojuszu robotniczo-chłopskiego i rozbudowę spółdzielczości produkcyjnej.

Dla pracowników motoryzacji uchwały ZSCh posiadają specjalne znaczenie. Dzięki nim motoryzacja i wszystkie pozostające w jej służbie pomocnicze ośrodki wytwórcze wspinają się na czołowy szczebel w hierarchii zagadnień państwowych.

Fakt ten jest równocześnie zaszczytem i zobowiązaniem. Zobowiązaniem do:

zwiększenia wydajności pracy fabryk narzędzi rolniczych i traktorów, samochodów i części pomocniczych,

lepszej eksploatacji kursującego taboru,

podniesienia jakości napraw przez zakłady remontowe,

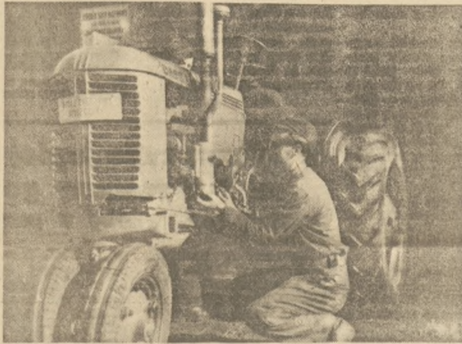
wzmożenie wydajności pracy ośrodków maszyn rolniczych i traktorów.

Równocześnie jest to zobowiązanie dla nas, pracowników motoryzacji, kierowników i robotników fabryk samochodowych do codziennej pomocy ośrodkom mechanizacji rolnictwa, do wytężonej pracy nad szkoleniem nowych kadr motoryzacyjnych na wsi i w mieście.

W akcji tej wzięliśmy już udział. W ramach wspaniałego pierwszomajowego czynu szereg naszych zakładów, produkujących dla potrzeb wsi, zobowiązał się wzmóc swą wydajność. Szereg jednostek wojskowych i kół fabrycznych otoczyło już opieką ośrodki traktorowe.

Wielkie tegoroczne święto pierwszomajowe jeszcze ściślej złączy pracowników motoryzacji i chłopów ze Związku Samopomocy Chłopskiej we wspólnych szeregach. Ramię w ramię w majowej defiladzie wszystkich pracujących świata rozpoczniemy w braterskim sojuszu chłopa i pracownika motoryzacji dalszy, jeszcze szybszy marsz do szczęśliwej socjalistycznej przyszłości wsi i miasta.

Zbigniew Wilamowski, kpt.



…owe ośrodki maszynowe Związku Samopomocy Chłopskiej stwarzają podstawy szybkiego rozwoju wsi polskiej. Na wiosnę wyruszyły w pole nie tylko nowowyprodukowane ciągniki krajowe, ale również cały, dotychczas eksploatowany tabor traktorowy. Stało się to możliwe dzięki wytężonej pracy naszych mechaników, odpowiedzialnych w pełni za nałożone na nich zadania. W Starożrebach ośrodek maszynowy ZSCh. ukończył przed terminem wszystkie naprawy. Właśnie kierowca ciągnika Józef Rychlik sprawdza stan swego pojazdu po raz ostatni przed wyjazdem do orki.

Na marginesie akcji „O".

Motozbyt na Cenzurowanym

Typowy czy nietypowy — ale to zawsze przecież samochód. Widocznie innego zdania jest nasz popularny „Motozbyt", któremu poruczono sprzedaż nietypowych wozów, wycofanych z taboru państwowego. Wozy te, ustawione na obszernym placu, tzw. „Zieleniaku", oczekiwały na wycenę i decyzję od maja do listopada ub. r. Okazało się jednakże, że część samochodów należy wycenić raz jeszcze, gdyż utraciły swoją poprzednią wartość, dzięki „przydługiemu" pobytowi na świeżym powietrzu.

Dobrze wiemy i odczuwamy brak krytych garaży. Jednakże przez postawienie, powiedzmy dwóch ludzi, do konserwacji maszyn, uniknęłoby się marnowania znacznego majątku i chociażby cennych części. Wystarczyłoby odpowiednio przechować akumulatory i opony, osłonić silniki i zatkać otwory do świec, wybite szyby zastąpić tekturą dla ochrony wnętrza. Byłby to wkład minimalny, dający w efekcie duże zyski nam wszystkim.

Powtórnego oszacowania niesprzedanych wozów, do tej pory nie zatwierdzono. Jest prawdopodobne, że dzięki nieodpowiedniej opiece, wreszcie zaakceptowana, obniżona cena okaże się znów za wysoka i nabywca się nie znajdzie. Samochody zatem pójdą na złom. Obawiamy się jednak, czy wtedy cena osiągnięta pokryje chociażby częściowo cenę, którą Motozbyt zapłacił za wozy?

Czekamy na wyjaśnienia w ramach akcji „O".

A. Szklarzyk



Skład na Zieleniaku. Z daleka niby wszystko w porządku. Jednak po dokładnym przyjrzeniu się, stwierdzamy brak jakiejkolwiek opieki nad postawionym tu sprzętem.

GDZIE SĄ NAJWYŻSZE SZOSY NA ŚWIECIE?

Do najwyżej położonych dróg na świecie zaliczają się szosy w płd. Ameryce. Na wysokości 4843—4700 m przebiega szosa w Peru pomiędzy miejscowościami Lima i Oroya. W Argentynie szosa idąca na S. Francisco na niektórych odcinkach przechodzi na wysokości 4 719 m, natomiast pomiędzy Santiago i Mendozą znajduje się na 3 842 m nad poziomem morza. Również w Boliwii i Chile są takie odcinki dróg, które przebiegają na wysokości 3 900 m.

Te wszystkie drogi czynne są dla ruchu samochodowego przez cały rok!

POLSKA i ŚWIAT za Kierownicą

AUTOMOBILKLUB POLSKI WE WSPÓLNYM FRONCIE ZWOLENNIKÓW POKOJU

Oddział warszawski AP, w myśl powziętej jednogłośnie uchwały, solidaryzując się z opinią całego społeczeństwa, wyraził w swym piśmie do Przewodniczącego Polskiego Komitetu Obrońców Pokoju, gotowość wspólnego dążenia do ustalenia powszechnego pokoju, potępiając wojnę i podżegaczy wojennych.

⊙

W Szczypiornie utworzony został skład części zamiennych do ciągników „Zetor", których w tym roku otrzymamy 2.700 szt., zaś do końca 1951 r. — około 12.500. Przy magazynie uruchomiono stację obsługi, wymieniającą bezpłatnie części (w ramach 6-miesięcznej gwarancji) jeśli zepsuły się one z winy dostawcy. Takie zaplecze części zapewni nam pełne wykorzystanie posiadanego sprzętu. **El.**

○

W przemyśle motoryzacyjnym dwóch robotników, dzięki zdolnościom, sumiennej pracy i fachowemu wykształceniu, zostało przeniesionych ostatnio na stanowiska kierownicze:

Alfons Zieliński, początkowo robotnik w warsztatach Technicznej Obsługi Rolnictwa w Toruniu, w ciągu rocznej pracy stał się przodownikiem, wykazując wiele talentu organizacyjnego — obecnie jest dyrektorem zakładów.

Robotnik Franciszek Czyżyk — wynalazca nowego typu wytłaczarki do cylindrów, dzięki swej dużej wiedzy fachowej został mianowany kierownikiem przedsiębiorstwa. El.

○

Wzorem innych krajów, a zwłaszcza Związku Radzieckiego, powstaje i u nas nowa gałąź handlu detalicznego. Handel ten to — ruchome sklepy na kółkach — sklepy na samochodach. W roku ubiegłym widzieliśmy w kilku miastach Polski okazałe samochody Centrali Rybnej, sprzedające wprost z kontuaru, ustawionego na samochodzie, świeże i wędzone ryby.

Obecnie i Centrala Tekstylna uruchomiła już szereg „kołowych punktów sprzedaży". Samochody Centrali Tekstylnej docierają do najbardziej odległych miejscowości. W ten sposób ludność wiejska ma zapewniony stały dopływ „nowości" tekstylnych w cenie nie przekraczającej jej możliwości płatniczych. **(sls)**

○

Zakłady Sprzętu Transportowego (ZST) urządziły w Warszawie wystawę produkowanych przez siebie części zamiennych do samochodów. Wystawa urządzona jest ciekawie i daje nam obraz pracy, będącej podstawą zabezpieczenia ruchu naszego transportu. Poszczególne stoiska należą do fabryk, znajdujących się w całym kraju. **(S)**

○

Buduje się również na samochodach biblioteki objazdowe, teatry, kina i wystawy. Obecnie w Czechosłowacji ukazał się autobus - biblioteka; długość wozu 11 metrów, ściany izolowane specjalnie od hałasu i zmian temperatury, oświetlenie neonowe, pomieszczenie dla 20 osób. **(A.S.)**

○

W marcu odbył się w Warszawie zjazd delegatów wszystkich placówek Motozbytu, poświęcony akcji oszczędnościowej. Jako jedno z głównych zagadnień tej akcji podkreślono problem zwalczania biurokracji (duże pole do popisu dla Motozbytu!) oraz bardziej życiowe podejście do klientów.

○

PKS zwołał naradę oszczędnościową, na której, po omówieniu ogólnych wytycznych akcji przez Dyrektora Technicznego, wypowiadali się poszczególni przedstawiciele Rad Zakładowych Oddziałów i Stacji Obsługi PKS. Podano wiele konkretnych przykładów i możliwości oszczędnościowych, w swoim zakresie pracy. **(El)**

○

Instruktorom dolnośląskich ośrodków maszynowych przydzielono ostatnio nowe motocykle polskiej produkcji SHL i Sokół. Ułatwi to w dużym stopniu ich pracę, której zasięg obejmuje niejednokrotnie odległe miejscowości. **(sls)**

○

„STOMIL" W DĘBICY

Nadeszły już częściowo do Polski, zrabowane nam i odnalezione w Niemczech, przedwojenne urządzenia i maszyny fabryki „Stomil". Będą one zmontowane w nowowybudowanej wytwórni wyrobów gumowych w Dębicy. Dzięki współpracy fachowców z czynnej obecnie fabryki „Stomil" w Poznaniu, nowe zakłady w Dębicy rozpoczną produkcję jeszcze w roku bieżącym. **(S)**

SPRAWY NASZEGO ZAWODU

Włączamy się w akcję oszczędnościową

W dobie obecnej, gdy całe społeczeństwo pracujące Polski włączyło się w akcję oszczędnościową, kierowcy pojazdów mechanicznych mają również do powiedzenia swoje ważkie słowo.

Plan oszczędnościowy motoryzacji stanowi jeden z poważniejszych odcinków narodowego planu oszczędnościowego. Dalszy rozwój polskiej motoryzacji pozostaje zatem w wielkiej mierze w naszych własnych rękach. Zaoszczędzone bowiem sumy zużytkowane zostaną na budowę nowych fabryk i montowni samochodów, rozbudowę stacji obsług i poprawienie bytu kierowców.

Należy zaznaczyć, że w transporcie samochodowym, tak jak i w każdym gospodarstwie jest jeszcze szerokie pole do popisu. Nieracjonalne wykorzystywanie pojazdów, materiałów, części zamiennych itp., które ma jeszcze tu i tam miejsce, powinno obecnie nazywać się swoim właściwym imieniem — **marnotrawstwem.**

Naszym głównym zadaniem jest — właśnie wypowiedzieć bezwzględną walkę marnotrawstwu.

Walka o oszczędne gospodarowanie jest walką o racjonalniejsze użytkowanie pojazdów mechanicznych, przy stosowaniu lepszych form organizacyjnych, celem osiągnięcia jak największych wyników jakościowych i ilościowych. Z tego wynika również, że walka ta powinna być planowa, stała i konsekwentna.

Wszyscy wiemy, że pracę wykonaną przez samochód określa się dwoma miernikami:

— ilością ton przewiezionego ładunku;

— ilością kilometrów, które samochód przejechał, przewożąc ładunek.

Dopiero iloczyn tych dwu mierników da nam pracę wyrażoną w tonokilometrach, którą samochód wykonał w czasie jednej jazdy.

Wskaźnik ilościowy, nie może jednak świadczyć o jakości, wykonanej pracy, gdyż nie wiadomo:

— w jakim czasie została praca wykonana;

— jak została wykorzystana ładowność samochodu;

— jak został wykorzystany przebieg samochodu;

— ile zużyło na tę pracę materiałów pędnych itp.

— stale pracować nad sobą, ażeby przez czytanie fachowych książek i czasopism, przez uczęszczanie na specjalnie zorganizowane prelekcje podnosić swój poziom wyszkolenia fachowego;

— dokładnie poznać, w najdrobniejszych szczegółach, konstrukcję swego samochodu i wszystkich charakterystycznych dlań danych;

— z całą sumiennością stosować się do wskazań, przepisów, dotyczących zakresu prac związanych z okresowym przeglądem technicznym;

Przy prawdziwej oszczędności musimy jednak dbać nie tylko o ilość wykonywanej pracy, ale i o jakość.

Rozpatrując pierwszą grupę czynników mających wpływ na jakość wykonanej pracy i przyjmując 1. tonokilometr, jako jednostkę miary dla pracy wykonanej przez samochód, dojdziemy do wniosku, że wartość 1. tonokilometra jest zależna i będzie zmniejszała się, gdy:

— czas, podczas którego tonokilometr został wykonany będzie zmniejszony;

— ładowność samochodu będzie maksymalnie wykorzystywana (np. w 100%, a nawet i więcej przy stosowaniu przyczep);

— czas niezbędny na załadowanie i rozładowanie samochodu będzie zmniejszony do minimum;

— więcej kilometrów przebiegu samochodu będzie wykorzystanych z ładunkiem;

— jednostkowy rozchód materiałów pędnych będzie się zmniejszał.

Walczyć w tym wypadku o oszczędność, to walczyć o każdy kilogram ładowności samochodu. To znaczy walczyć o zmniejszenie wartości 1-go tonokilomerta w złotych. O ile wartość ta zmniejszy się, o tyle nasze użytkowanie samochodu będzie przeprowadzone oszczędniej i racjonalniej.

Wiadomym jest również ogólnie, że samochód wykonując pracę zużywa się i po pewnym okresie, wyrażonym w przebiegu kilometrów, musi być kierowany do naprawy. Cały szereg kierowców — przodowników pracy, dowiodło, że ustalona norma międzynaprawczego przebiegu dla samochodu nie jest ścisła i przy stosowaniu racjonalnych form eksploatacji może być przekroczona o 50 — 60%.

Widzimy więc, że mamy do czynienia jeszcze z pewnymi czynnikami, które mają wpływ na oszczędność, jak np.:

— zwiększenie międzynaprawczego przebiegu samochodu;

— zmniejszenie zużycia ogumienia i innych akcesorii samochodowych — itp., które również jako pewna część kosztów (utrzymania samochodu) mają wpływ na określenie wartości 1-go tonokilometra.

A więc, jak widzimy, aby zmniejszyć wartość jednego tonokilometra, należy dążyć do zwiększenia przebiegu międzyremontowego. Osiągnąć to się da tylko przy stosowaniu następujących wskazówek:

— wszelkie, zauważone w czasie jazdy usterki lub niedomagania natychmiast usuwać, nie odkładając pracy tej na później;

— nie używać samochodu na krótkich odległościach, gdyż przestój samochodu dla załadowania i rozładowania będzie dłuższy, niż czas jazdy;

— nie zapuszczać i nie przegrzewać silnika bez potrzeby, gdyż jak wykazała praktyka, a dowiodła teoria, jedno uruchomienie silnika i przegrzanie go dorównuje przebiegowi 100 km.

Poza tym należy zwracać uwagę na stan drogi, warunki klimatyczne i atmosferyczne, jakość materiałów pędnych itp., czynniki, które mają wpływ na zużywanie się samochodu, a tym samym na wartość 1-go tonokilometra.

Pole do popisu w samochodziarskiej akcji „O" jest bardzo szerokie i artykuł mój bynajmniej nie uchwycił całości tego wielkiego zadania wszystkich kierowców polskich. Pozostał jeszcze cały szereg spraw, które wymagają omówienia przez samych kolegów kierowców.

Chciałbym na zakończenie zaznaczyć, że kwestia oszczędnego gospodarowania samochodami jest sprawą nie tylko kierowców. Do akcji tej winni włączyć się inżynierowie, technicy, mechanicy i administracyjni pracownicy transportu samochodowego, aby w zależności od szczebla i funkcji służbowej, usprawniać powierzony im dział. Kierownictwo placówek transportu winno od najwyższego szczebla organizacyjnego, do najmniejszej komórki gospodarczej (samochód z obsadą) — zmontować harmonijnie zazębiający się system racjonalnego gospodarowania, który by był konsekwentny w walce z marnotrawstwem i przyniósł spodziewane wyniki.

Kazimierz Underko.



28 LAT ZA KIEROWNICĄ

Mieczysław Onuszkiewicz jest kierowcą samochodowym od 28 lat. Zawodu tego wyuczył się jeszcze podczas służby wojskowej. Od trzech lat pracuje w Zakł. Inż. „Ursus". Codzienny przegląd samochodu przed każdym wyjazdem „wszedł mu już w krew" — jak sam mówi — stał się nałogiem. Toteż nic dziwnego, że nigdy mu się jeszcze nie zdarzyło „utknąć" w drodze. Ostatnio za oszczędności w dziale ogumienia wozu i za dobrą konserwację silnika, Mieczysław Onuszkiewicz otrzymał wysoką premię i wyróżnienie. (mzb)



Piotr Michalczyk jest dyspozytorem ruchu na dworcu PKS w Warszawie. Prosimy Go w imieniu stałych klientów podmiejskiej komunikacji, aby zawsze dopilnował punktualnego odejścia autobusów.

To cię zainteresuje

PRAKTYCZNE DROBIAZGI

Gdy wyjąłeś sworzeń resorowy, zakładaj go następnie tak, by otwór od smaru znajdował się po stronie przeciwnej do tej, na której opiera się ucho resora. Wtedy smar zawsze wejdzie w dostatecznej ilości pomiędzy ucho lub tuleję resora, a sworzeń. Gdy włożysz sworzeń przeciwnie, nie wciśniesz potem smaru.

*

Pamiętaj, by do amortyzatorów teleskopowych nalewać tylko tyle płynu, ile nakazuje instrukcja fabryczna. Nadmierna ilość płynu spowoduje wyrwanie uszczelki z wewnętrznego cylindra i zniszczenie amortyzatora.

*

Czy wiesz, że przed założeniem koła na piastę należy śruby koła lekko natłuścić? Gdy je natłuścisz, zostaną dokładniej przykręcone i łatwo będzie je potem odkręcić.

*

Rysy na szybach celuloidowych i celonowych, a także na plexiglasie, można zapolerować zwykłym płynem do czyszczenia metali.

*

Nie należy czyścić chromowanych części samochodu płynem do czyszczenia metali. Wystarczy chrom starannie zmyć ciepłą wodą z mydłem i dokładnie wytrzeć.

*

Gdy zakładamy na przednie koło oponę wulkanizowaną, powinniśmy po drugiej stronie koła, naprzeciwko łaty, podłożyć inną łatę z opony, by opona została dokładnie wyważona. Jeżeli założymy oponę bez wyważenia jej, otrzymamy podczas jazdy niebezpieczne chybotanie kół (shimmy).

*

Bardzo dobrym środkiem do podniesienia liczby oktanowej paliwa jest benzol oraz alkohol etylowy. Składniki te można dodawać do benzyny w ilości po 25% każdego, bez żadnej obawy o gorszą pracę silnika.

Z oddziałów Z. Z. T.

LEGNICKA SZKOŁA KIEROWCÓW



Szkoła Kierowców Samochodowych ZZT w Legnicy założona została w roku 1947. Pierwsze początki rozwoju i prace w Szkole były ciężkie. A to z powodu braku odpowiednich funduszów na zakup sprzętu szkolnego i taboru samochodowego do nauki jazdy. Mimo tych przeszkód pracownicy Szkoły Kierowców Samochodowych przy wspólnym wysiłku i pomocy Zarządu ZZT w Legnicy, zmontowali dwa somochody z wraków, a następnie zaopatrzyli Szkołę w potrzebne modele, w przekroje i tablice orientacyjne. Obecnie Szkoła posiada dobrze wyposażoną salę wykładową i warsztaty do zajęć praktycznych. Dla uczniów przyjezdnych z okolic uruchomiono bursę. Szkoła jest już całkowicie samowystarczalna; nie posiada długów, a obecny jej majątek w taborze samochodowym i w modelach, można obliczyć na około 2.000.000 zł wartości.

Szkoła Kierowców Samochodowych w Legnicy prowadzi kursy trzymiesięczne dla początkujących i równocześnie prowadzi przeszkolenie dla kierowców zawodowych na I i II Kat.

inż. R. J.

Dopuszczalne ugięcie opony

Przewidziane w ramach nowej umowy zbiorowej ZZT premie dla kierowców przewidują między innymi również wysokie stawki za oszczędność ogumienia. Wiemy, że oszczędności te zależą w pierwszym rzędzie od samego kierowcy. Od sposobu jazdy, od zwracania uwagi na ewentualne przeciążenie samochodu i wreszcie od odpowiedniej konserwacji opon i dętek. Dla łatwiejszego rozpoznania posiadanych opon i co za tym idzie odpowiedniego eksploatowania, podajemy dane charakterystyczne niektórych opon angielskich wg fabrycznego znakowania.

CC (Cross Country) — terenowe. Specjalnie przeznaczone na ciężki teren pozbawiony dróg, ewent. na drogi polne.

Ugięcie opony normalne — 18 procent.

Ugięcie opony (krótkotrwałe) maksymalne do 30 proc.

GP (General Purpose) — uniwersalne zarówno nadające się na teren, jak i na piasek.

Ugięcie opony normalne — 18%.

Ugięcie opony (krótkotrwałe) maksymalne do 30%.

RF (Runflat) — specjalnie sztywne przystosowane do jazdy na niewielkich odcinkach całkowicie bez powietrza np. w razie przestrzelenia (samochody wojskowe) itp.

ST (Sand Type) — pustynne, — przeznaczone do jazdy po piaskach.

Ugięcie opony normalne (grunt twardszy) 18%.

Ugięcie opony w piasku specjalnie sypkim do 30%.

STD (Standard Commercial) — zwyczajna, ogólnie rozpowszechniona w handlu. Na drogi i szosy bite.

Ugięcie od 11 do 14%.

PRZED MAJOWYM PRZEGLĄDEM

5-go maja poraz trzeci staniemy do nowego samochodziarskiego egzaminu. Przegląd Generalny, jak to się mówi wszedł nam już „w kości" — ma swoją tradycję. Tradycję osiągania każdego roku coraz to lepszych wyników.

Z Przeglądu Generalnego i jego pięknej tradycji jesteśmy wszyscy dumni. Przegląd staje się bowiem rok rocznie nie tylko egzaminem sprawności całej naszej służby, stanu technicznego samochodów, narzędzi, umiejętności technicznych i wojskowych każdego z nas. Staje się wspaniałym dowodem siły młodej motoryzacji naszego wojska i prężnego jej rozwoju, w przeciwieństwie do kultywowanych i realizowanych w praktyce w przedwrześniowym wojsku hrabiowsko-końskich teorii wojennych, sanacyjnych Rydzów i Andersów.

Podczas kilku dni trwania Przeglądu Generalnego oczy całego wojska, towarzyszy z innych broni i służb, zwrócone są na nas kierowców i mechaników.

Wynikami Przeglądu Generalnego udzielamy im zapewnienia, że młoda służba samochodowa, powstała dzięki pomocy naszej bratniej Armii Radzieckiej, służba, która tak świetnie zdała egzamin bojowy w walce z faszystami niemieckimi, dziś rozwija się coraz lepiej, przyczyniając się do wzmocnienia naszego Odrodzonego Wojska.

W dniu Przeglądu Generalnego wykazujemy ponadto znaczenie, jakie sprawnie działający transport posiada dla nowoczesnej armii. Wykazujemy nasze przywiązanie dla broni, którą dla samochodziarza jest: czysty, technicznie sprawny, wyposażony we wszystkie narzędzia—samochód. Wykazujemy również stopień wiadomości technicznych i wojskowych, które zdobyliśmy w ciągu roku dzielącego nas od ostatniego Przeglądu Generalnego.

Tegoroczne przygotowania do Przeglądu Generalnego mają jednak dla nas samochodziarzy dziś specjalne znaczenie. Czekają nas bowiem dwa przeglądy — dwa egzaminy. Pierwszy który rok rocznie zdajemy przed naszymi towarzyszami - żołnierzami Drugi, do którego od dawna rwą nam się serca, egzamin przed całym narodem, w którym odtąd stale już będziemy brać udział — Przegląd Pierwszomajowy.

1-go maja poraz pierwszy my, żołnierze Ludowego Wojska Polskiego, wraz z naszymi ojcami, braćmi i matkami, wraz z całym pracującym ludem polskim, wraz ze wszystkimi pracującymi całego świata, obchodzić będziemy we wspólnej defiladzie — wielkie święto socjalistycznej pracy i twórczego wysiłku ludzi budujących sprawiedliwy pokój. Drugi raz damy dowód, że nierozdzielnie związani jesteśmy z ludem, że wspólny mamy cel: budowę socjalizmu w Polsce.

Nasze sprawne technicznie i czyste samochody pokażą klasie robotniczej, że Ludowe Wojsko nie marnotrawi uzyskanego dlań ciężkim wysiłkiem przez lud pracujący sprzętu.

W zespoleniu z bohaterskimi robotnikami wielkiego socjalistycznego państwa radzieckiego, bratnią Armią Czerwoną, klasą robotniczą państw demokracji ludowej i wszystkimi pracującymi, uciskanymi jeszcze i walczącymi bohatersko przeciw imperialistycznym rządom w swoich państwach, wykażemy w pierwszomajowej defiladzie naszą siłę, siłę pokoju i twórczej pracy, która obroni pokój i zbuduje nowe, lepsze, sprawiedliwe, socjalistyczne jutro.

Zbigniew Wilamowski, kpt.



Ani za mało, ani za dużo nie może być powietrza w dętkach. Tej zasady trzyma się szereg. J. Fierowicz, który tak chętnie uprawia poranną „gimnastykę samochodową".



Troskliwą konserwacją ogumienia wyróżnił się st. szereg. Cydyl Stanlewski. Widzimy go przy codziennym sprawdzaniu ciśnienia powietrza w dętkach swojej ciężarówki.

MŁODZI KIEROWCY WP

W gnieźnieńskiej jednostce wojskowej zakończony został trzymiesięczny kurs kierowców samochodowych, traktorzystów i mechaników. Wysiłkiem instruktorów kursu i sumienną nauką samych kursantów, osiągnięto wysoki poziom kwalifikacji fachowych i uświadomienia, czego dowodem może być choćby przebieg uroczystości związanych z zakończeniem kursu.

Sprawność i tężyznę fizyczną pokazali młodzi kierowcy w grupowych popisach gimnastycznych i sportowych o charakterze samochodowym. Następnie odbyła się, połączona ze strzelaniem, popisowa jazda samochodami: po serpentynie, ostatni naprzód, zmiana kierunku kolumny samochodowej i defilada.

W okresie kursu młodzi kierowcy, wśród których jest znaczna część członków ZMP, prowadzili w zespołach pracę świetlicową i wykonywali różne prace warsztatowe. Wynikiem tych prac był występ artystyczny na zakończenie kursu, który odbył się w pięknie iluminowanej reflektorami samochodowymi sali, oraz wystawa prac kursantów, na którą złożyły się narzędzia samochodowe i techniczne rysunki do nauki.

Po odczytaniu rozkazu o zakończeniu i rozwiązaniu kursu wyróżniający się w okresie nauki kursanci — tacy jak: bomb. Krupa, bomb. Kozak, bomb. Walczak, bomb. Król, mianowani w tym dniu do stopnia bombardiera, otrzymali jako nagrody książki z dedykacjami oraz dyplomy.

A. B.



Instruktorem jazdy w Oficerskiej Szkole Samochodowej jest plut. Drzymulski Ryszard. Z dumą nosi oznakę „wzorowego kierowcy". Dzięki niemu wielu młodych kierowców będzie mogło kiedyś przypiąć sobie również to samo odznaczenie.

Wiosna w batalionie samochodowym

— Czołem Bronek! Dlaczego dziś wracasz z garażu taki zabrudzony?

— Ten brud to głupstwo, zaraz się go zmyje, ale samochód wygląda za to, jak ta lala. Jak ci wiadomo w kwietniu kończy się termin mojej służby w wojsku. Samochód więc należy przekazać nowopowołanemu kierowcy, a że ja ze swoim wózkiem nie raz już otrzymywaliśmy pochwały a nawet otrzymałem oznakę „Wzorowego Kierowcy" II-ej i I-ej klasy, to, ażeby nie gniewał się na mnie mój stary towarzysz, dwa dni przy nim napracowałem się i przygotowałem go do pracy w warunkach wiosenno - letnich. Teraz siadaj za kierownicą i choć do białych much na nim pracuj. Pewny jestem, że nie zawiedzie. No, bądź zdrów. Trzeba się myć.

— E... e... przepraszam, poczekaj chwilę. To znaczy, że jeżeli jest zima lub lato, to należy samochód odpowiednio przygotować?

— A jakże. Ale ty się nie martw. Jesteś u nas parę dni, porucznik nauczy was co i jak należy robić. Muszę ci jednak powiedzieć, że bardzo dużo zależy od samego kierowcy, bo jeżeli kierowca nie lubi samochodu, nie rozumie go, jest niesumienny lub leniwy, to samochód będzie przez niego źle przygotowany, no i sam rozumiesz, że podczas pracy przez to będzie niepewny.

— Tak, słusznie, o tym ja już coś słyszałem, ale powiedz mi co należy zrobić, ażeby samochód był przygotowany do pracy w warunkach wiosny i lata i czy to jest takie trudne?

— Nie. To nie jest trudne. Trzeba coś niecoś wiedzieć, zresztą powiem ci, chociaż was i tak jeszcze o tym poinstruują. A więc słuchaj.

Samochód wymyj jak najdokładniej. Podczas mycia uważaj, czy nie brakuje gdzieś jakiejś śrubki lub nakrętki. Uważaj jakie nakrętki są słabo dokręcone, czy nie ma jakichś pęknięć, lub czy oliwa przez uszczelki nie przecieka itd. Jak skończysz myć — zameldуj o wszystkiem mechanikowi. Po tym postaw wóz nad dołem przeglądowym i po kolei dokręcaj wszystkie śruby i nakrętki. Sprawdź, czy w skrzyni biegów i wyrównywaczu jest należyta ilość oleju, który nazywa się n i g r o l.

Po tym zlej z miski olejowej silnika olej zimowy, który ma markę „A-6" i po przepłukaniu miski olejowej, wlej olej silnikowy letni, „A-10" lub też dla wysokoobrotowych silników „A-18". Pamiętaj przy tym, że korek zlewowy wanny olejowej silnika należy silnie dokręcić podkładając specjalną uszczelkę. Wszystkie smarowniczki należy dokładnie przesmarować za pomocą smarownicy ręcznej lub nożnej, tak długo, dopóki smar zużyty całkowicie nie wyjdzie i ukaże się świeży. Pamiętaj również, że przeguby, które są na przednim napędzie i iglaste łożyska przegubów wałów napędowych należy smarować tylko nigrolem, a nie towotem który nie ma takich własności smarnych, jakie ma nigrol. No i jeżeli wóz stoi nad dołem od razu trzeba sprawdzić działanie hamulców. W wypadku jeżeliby źle działały — należy zwrócić się do mechanika, który je wyreguluje. Jednocześnie poproś aby mechanik sprawdził zbieżność przednich kół, bo jeśli jest zła — zniszczysz opony.

Gdy wszystko skończysz przy podwoziu, mechanik sprawdzi jeszcze sam, czy łożyska przednich i tylnych kół są odpowiednio dokręcone, wyreguluje gaźnik i sprawdzi, czy dokładnie przemyłeś i oczyściłeś zbiornik na benzynę, filtr benzynowy z osadnikiem i filtr powietrzny. Jeżeli wszystko będzie w porządku po sprawdzeniu jeszcze pasa wentylatorowego, czy dostatecznie jest naciągnięty i czy wentylator ma łożyska w porządku, mechanik pozwoli ci zjechać do dołu przeglądowego i rozkaże ci zanieść akumulator do elektryka, który zmieni elektrolit zimowy na letni z ciężarem gatunkowym — 1.270. W tym czasie gdy elektryk przygotowuje dla ciebie akumulator, przeczyść styki przerywacza, oczyść świece zapłonowe i sprawdź ciśnienie powietrza w gumach. Gdy elektryk będzie zakładał ci akumulator, przypomniej mu również, ażeby wyregulował pracę prądnicy. Elektryk sprawdzi następnie sygnał dźwiękowy, działanie przełącznika świateł i rozrusznika. To prawie wszystko, z wyjątkiem tego, że wydadzą ci jeszcze specjalny roztwór do przepłukania chłodnicy, ażeby usunąć osad z układu chłodzenia. Na tym kończę. Pamiętaj jednak, że jeżeli do tych wszystkich czynności • • dołożysz się sumiennie i nie pożałujesz rąk i pracy, to opłaci ci się ona stokrotnie w ciągu całej twej służby za kierownicą.

(u).

Przed letnimi ćwiczeniami

Praca mechanika podczas marszu drużyny SAMOCHODOWO-TRANSPORTOWEJ

Mechanik samochodowy w drużynie podlega bezpośrednio dowódcy plutonu. W sprawach zaś technicznych bezpośrednio zastępcy dowódcy kompanii do spraw technicznych, lub też pomocnikowi dowódcy do spraw technicznych jednostki, w skład której wchodzi jego drużyna.

Na mechaniku drużyny spoczywa wielka odpowiedzialność. Odpowiada on bowiem za: techniczne przygotowanie kierowców, stan techniczny samochodów, przeprowadzenie konserwacji codziennej, przeglądów technicznych i napraw uszkodzonych samochodów.

Dla spełnienia swych bardzo ważnych obowiązków, mechanik drużyny powinien doskonale znać sprzęt samochodowy, w który wyposażona jest jego drużyna, umieć własnymi siłami usuwać niedomagania oraz przeprowadzać konserwację sprzętu przez dogląd nad kierowcami, aby dokonywali codziennych zabiegów konserwacyjnych oraz przeprowadzać samemu przegląd nr 1 i 2. Mechanik drużyny musi ponadto prowadzić stale techniczne szkolenie kierowców i czuwać nad stanem i ilością narzędziowego wyposażenia drużyny.

Obowiązki mechanika drużyny nabierają specjalnego znaczenia przed, w czasie i po marszu jego drużyny. Obowiązkowy mechanik drużyny powinien przed wyruszeniem jednostki sprawdzić gotowość marszową wszystkich samochodów, sprawdzić ilość benzyny i smarów w drużynie tak, ażeby nie powstały braki w czasie marszu. W związku z obydwu czynnościami, mechanik drużyny musi znać doskonale zadanie, jakie jego drużyna ma wykonać. Po zakończeniu obu czynności mechanik składa meldunek dowódcy plutonu (rzutu lub kolumny), o gotowości technicznej swojej drużyny.

W czasie trwania marszu mechanik znajduje się na ostatnim wozie swej drużyny. Podczas postojów, lub też w wypadku uszkodzenia jednego z samochodów drużyny, mechanik okazuje pomoc. Jeżeli zachodzi konieczność pozostania przy uszkodzonym w czasie marszu samochodzie, mechanik zatrzymuje pierwszy samochód w następnej drużynie i melduje znajdującemu się w nim d-cy drużyny o swym pozostaniu. Dowódca drużyny przekazuje z kolei meldunek mechanika d-cy plutonu.

Po wykonaniu przez drużynę przemarszu mechanik melduje dowódcy plutonu o wypadkach zaszłych w czasie jazdy, stanie samochodów i ewentualnych uszkodzeniach. Równocześnie mechanik podaje dowódcy plutonu termin, w którym niesprawne samochody będą doprowadzone do porządku. Następnie mechanik dopilnowywuje i pomaga kierowcom w przeprowadzeniu obowiązkowego po przemarszu, przeglądu konserwacyjnego samochodów i w dokonaniu ewentualnych napraw.

Jako ostatnia czynność przed nowym przemarszem mechanik dopilnowywuje uzupełnienia materiałów pędnych i smarów, po czym powtórnie melduje dowódcy plutonu o gotowości bojowej drużyny.

Kpt. W.

37 TYS. KIEROWCÓW 73 TYS. TRAKTORZYSTÓW DA „SŁUŻBA POLSCE" DO 1955 R.

W ramach planu 6-letniego przewiduje się wyszkolenie przez ośrodki PW - mot. „Służba Polsce" 37 tysięcy kierowców i 73 tysiące traktorzystów. Kobiety będą stanowić 1/5 wyszkolonych sił fachowych. Obecnie na kursie traktorowym w Lublińcu jest już 50 junaczek na ogólną sumę 300 kursantów.

CENTRALNY OŚRODEK TRAKTORZYSTÓW NAD MORZEM

„Służba Polsce" czyni starania o przydzielenie jej koszar w Mrzeżynie pow. Głębokie (20 km na zachód od Kołobrzega), gdzie jest projektowane stworzenie centralnego ośrodka szkolenia traktorzystów. Możność zorganizowania takiego ośrodka w Mrzeżynie posiada duże znaczenie, tak ze względu na zapotrzebowanie, jakie panuje w północnych dzielnicach kraju na traktorzystów, jak i na specjalnie zdrowotne warunki wobec nadmorskiego położenia tej miejscowości.

JUNACY NA FILMIE

W maju udaje się do Lublińca, centralnego ośrodka traktorowego ekipa Filmu Polskiego, która dokona zdjęć z życia i pracy ośrodka. Podobne zdjęcia filmowe robione będą w czerwcu w ośrodku szkolenia kierowców samochodowych w Krakowie. Ujrzymy więc na ekranach, naszych junaków przy nauce zawodu kierowcy i traktorzysty. **(K.)**

Zwycięskim szlakiem Wojska Polskiego



Sforsowanie Odry i Nysy przez oddziały Odrodzonego Wojska Polskiego przeszło do historii nie tylko ze względu na bohaterską postawę bojową naszych żołnierzy, ale również z uwagi na wysoki techniczny poziom sprzętu. Nie małą rolę odegrały w czasie ataku zmotoryzowane jednostki W.P.

Meldunki z terenu

KONKURS OSZCZĘDNOŚCI W KRAKOWSKIEJ KOMPANII SAMOCHODOWEJ



Zarząd Koła ZMP przy Okręgowej Kompanii Samochodowej powziął uchwałę urządzenia konkursu oszczędności materiałów pędnych i smarów oraz oszczędnej eksploatacji samochodów. Do konkursu stanęli członkowie ZMP, kierowcy samochodów osobowych i ciężarowych na równi z kierowcami nienależącymi do ZMP.

Konkurs wygrał szer. MORDAKA Tadeusz, członek ZMP, kierowca samochodu ciężarowego ZIS-5 Nr Rej. U-008-533.

Szer. Mordaka przystąpił rzetelnie do pracy: Wyregulował gaźnik przez ustawienie poziomu paliwa w komorze pływakowej, ustawił zapłon, dobrał odpowiednio świece, wyregulował zawory, pozdejmował koła samochodu celem przeglądnięcia łożysk i napełnienia ich świeżym smarem, pokasował luzy na łożyskach, zdjął bębny hamulcowe, przeczyścił je i wyregulował, przejrzał tylny most, odpowiednio uregulował łożyska półosi oraz zazębianie się trybu atakującego z talerzowym, sprawdził zbieżność kół przednich, wyregulował sprzęgło, podpompował powietrza do kół i dokładnie przesmarował cały samochód.

Po dokonaniu tych czynności „Zisa" szer. Mordaki mógł z miejsca pchnąć jeden człowiek. Wszystkie opory, które mogłyby hamować samochód w czasie jazdy, a wynikające z niewłaściwej eksploatacji zostały usunięte. To dawało mu już 50% szans na zajęcie dobrego miejsca w konkursie.

W czasie jazdy szer. Mordaka przestrzegał temperatury silnika (85°), nie palił niepotrzebnie silnika na jałowym biegu podczas za- i wyładowania samochodu. W rezultacie, podczas mrozów i śnieżnych dróg miał poważne oszczędności materiałów pędnych.

Piękna inicjatywa Koła ZMP Kompanii Samochodowej wykazała, że można na samochodach Zis, nie tylko utrzymać się w przewidzianej normie, ale, jak to udowodnił szer. ZMP-owiec MORDAKA Tadeusz, mieć nawet oszczędności.

Led.

JAZDA MOTOCYKLEM W TERENIE

Jazda motocyklem podczas ćwiczeń, to w większości wypadków jazda w trudnych warunkach terenowych. Na ćwiczeniach musimy wyobrazić sobie, że jesteśmy w bliskości rzeczywistego nieprzyjaciela. Wówczas tylko doskonała umiejętność jazdy terenowej pozwoli nam ocalić życie i cenny sprzęt od zniszczenia oraz wykonać ważne zadania bojowe. Umiejętność jazdy w terenie zdobywa się jedynie stałym ćwiczeniem. Wykorzystajmy więc już dziś w tym celu okres przedćwiczeniowy oraz same ćwiczenia.

JAK JAZDA W TERENIE UCZY OSZCZĘDZANIA MOTOCYKLA

Warunkiem dobrej i nieszkodzącej motocyklowi jazdy w terenie jest dobry stan ogólny motocykla oraz, co ważniejsze, bezbłędna regulacja silnika. W szczególności musimy mieć dobrze wyregulowany gaźnik o wolnych obrotach, które są bardzo potrzebne zwłaszcza w ciężkim terenie. Duże znaczenie przy jeździe w terenie ma odpowiednie ciśnienie powietrza w dętkach, nieco mniejsze niż przy jeździe po szosie. Ciśnienie to należy wypróbować i sprawdzić manometrem.

Stawiając pierwszy krok w terenie, musimy w pierwszym rzędzie zrezygnować z szybkości, która będzie się wahała od 15 do 40 km/godz. Dopiero po dojściu do wprawy będziemy mogli osiągnąć znaczne szybkości, przekraczające nawet 40 km/godz. Będziemy tu używali biegu drugiego i trzeciego przy czterobiegowej skrzynce, a prawie wyłącznie drugiego przy trzybiegowej, czasami zaś pierwszego, od którego radzą zaczynać. Zawsze lepiej zaczynać na niższym biegu i nieco szybszych obrotach silnika niż na wyższym, który wskutek zbyt wolnych obrotów będzie powodował szarpanie kół zębatych i łańcucha. Szczególnie uważać trzeba, aby zbyt wcześnie nie przełączać na wyższy bieg.

Jedną z charakterystycznych cech jazdy w terenie jest stale zmieniająca się szybkość jazdy.

Wykluczone jest zgrzytanie kół zębatych lub szarpanie przy przełączaniu biegów. Musimy wpoić sobie zasadę, żeby możliwie nigdy nie jeździć na ślizgającym się sprzęgle. Mamy do wyboru wystarczające ilości biegów, które będą odpowiednie do każdego terenu.

Operowanie sprzęgłem, biegami i gazem musi być dość szybkie, a mimo to łagodne i miękkie. To samo stosuje się do operowania hamulcami (wskazane zawsze na oba koła).

PODSTAWOWE ZASADY JAZDY TERENOWEJ

Naczelną zasadą jazdy w terenie jest elastyczne rozmieszczenie całego ciała na motocyklu, lekkie trzymanie kierownicy i spokojne balansowanie ciałem dla utrzymania równowagi. Trzeba pozwolić motocyklowi toczyć się swobodnie, a mając cały czas oparte stopy na podnóżkach, balansowaniem ciała neutralizować przechyły(spowodowane nierównością terenu lub lekkim zarzucaniem. Przy balansowaniu kadłub jeźdźca winien być jakby oderwany od motocykla i zawieszony elastycznie na podnóżkach.

Zwykle opisane balansowanie ciałem wystarcza dla zneutralizowania wszystkich momentów naruszenia równowagi motocykla. Zdarza się jednak, że motocykl pochyli się, zarzuci lub zachwieje tak silnie, że dla przywrócenia równowagi nie wystarczy balansowanie ciałem. Wtedy każdy mniej doświadczony jeździec spuszcza nogę z podnóżka i opiera się nią o ziemię, co tylko w wyjątkowych wypadkach może dopomóc i jest dopuszczalne; przeważnie doprowadza to jednak do opuszczenia i drugiej nogi na ziemię, do włóczenia nogami po terenie, przy czym motocykl zaczyna się coraz gorzej zataczać. Jazda z częstym podpieraniem się nogami, a tym gorzej z włóczeniem nóg, wyczerpuje najsilniejszego jeźdźca po paru minutach.

Jeżeli motocykl chyli się do upadku, a nie możemy temu zapobiec zwykłym balansowaniem ciała, musimy motocyklowi przywrócić równowagę jednym z następujących sposobów:

SPOSOBY PRZYWRACANIA RÓWNOWAGI

1) Szybki i krótki skręt kierownicy. Trzeba mieć jednak dużą wprawę, by skręt ten wypadł w odpowiednim momencie; nie za duży i odpowiednio szybki. Skręcanie nie powinno przekraczać 20° i nie powinno być zbyt gwałtowne.

2) Mocne ciśnienie kolanami zbiornika i nadanie nimi masie motocykla impulsu w odpowiednim kierunku. W tym wypadku kadłub nasz odwrotnie do zasadniczej reguły nie wisi „oderwany" na motocyklu, lecz masą swą zespala się z motocyklem, który jest rzucony ciałem w odpowiednim kierunku. Tu musimy szczególnie przezwyciężyć w sobie instynktowną, lecz błędną chęć opuszczenia nogi z podnóżka.

3) Raptowne dodanie „gazu". Stosujemy je szczególnie często w połączeniu ze skrętem kierownicy, którą natychmiast po dodaniu „gazu" wyprostowujemy, w czym „gaz" znakomicie pomaga. Nie można oczywiście i tu przesadzać i odkręcać zbyt daleko rączki gazu, gdyż zwłaszcza przy wysokim motocyklu może to spowodować zarzucenie i wywrócenie.

Wszystkie trzy wymienione sposoby, jako manewry dość „brutalne", wymagając użycia siły, są wyjątkiem od podstawowej zasady jazdy w terenie, która polega na łagodnym, miękkim manewrowaniu i balansowaniu, bez chwytów brutalnych. Zresztą manewry te trwają tylko ułamek sekundy, a wystarczają do przywrócenia równowagi motocyklowi, któremu zdawałoby się nieuchronnie grozi przewrócenie.

(c. d. n.)

W drodze i na postoju

SAMOCHODZIARSKA WIOSNA

Okres zimowy, który w tym roku był stosunkowo łagodny, mamy wreszcie poza sobą. Wszyscy musimy zabrać się do przygotowania naszych wozów do należytej eksploatacji letniej. A więc po pierwsze, wylejemy z chłodnic i bloków mieszanki niezamarzające i umieściwszy je w szczelnych bańkach, schowamy do zimy. Zdejmiemy zimowe ochraniacze. Na leżycie oczyszczone z błota, zrolowane i zawinięte w papier, schowamy również w daleki koniec garażu. Zdemontujemy oczywiście zimowe szyby grzejne wraz z przewodami lub izolując przewody schowamy je pod deską zegarową. Szyby te posiadające bez wątpienia swe oryginalne opakowania należy przechowywać pieczołowicie. Następnie pozbędziemy się oleju zimowego, który mieliśmy w silniku, wyrównywaczu i skrzyni biegów. Przy okazji przepłuczemy zespoły rzadkim olejem (nie naftą!) i napełnimy świeżym olejem letnim. Po dokładnym umyciu podwozia i błotników, stawiamy wóz na kanale.

Okres zimowy zniszczył nam bardzo lakier na skutek uderzeń zlodowaciałego błota, śniegu i zamarzania w postaci dużych sopli ściekającej wody pod błotnikami. Dlatego wchodząc do kanału, musimy wziąć puszkę lakieru, pędzel i szczotkę drucianą. Wszystkie miejsca pozbawione farby ochronnej i już na pewno pokryte rdzą, po oczyszczeniu szczotką, powlekamy lakierem. Czynność tę należy wykonać po zjechaniu do garażu, najlepiej przed dniem nieużywania wozu, tak aby farba mogła schnąć jak najdłużej bez pokrycia jej świeżym kurzem lub błotem. Z chwilą kontroli podwozia należy zwrócić uwagę na przewody instalacji elektrycznej, a zwłaszcza na przewody do lampek tylnych, które zwieszają się w okresie zimowym, dobrze oblodzone, przeważnie aż do samej jezdni. W razie stwierdzenia przetarcia lub załamania, należy przewód taki raczej wymienić niż izolować. Badając instalacje, nie ominiemy akumulatora, w którym należy sprawdzić gęstość i poziom płynu.

Przedostatnim punktem naszych prac przygotowawczych do eksploatacji letniej będzie dokładne opróżnienie bagażnika i wykonanie tam „generalnego sprzątania". Wskazane jest ponalowanie miejsc, w których pojawiły się ślady rdzy (ale tylko po oczyszczeniu szczotką!). Przy kontroli narzędzi i „gratów" wożonych ze sobą, stwierdzamy, że dużo przedmiotów jest nam niepotrzebnych. Tak więc ulżymy w obciążeniu wozu, zostawiając w garażu to, co było dobre na zimę, a w lecie jest zbędne.

W końcu ostatnia czynność, trochę cięższa niż poprzednie. Zdemontowanie ogumienia i czyszczenie obręczy. Ponieważ w okresie zimowych roztopów, wiele razy przez otwór wokół wentyla nabrało się wody pomiędzy oponę, dętkę i obręcz — wszelkie ślady rdzy usuwamy szczotką drucianą i malujemy lakierem szybkoschnącym. Po dokładnym sprawdzeniu stanu ogumienia i natalkowaniu, kończymy montażem kół, te może żmudną, ale konieczną i pożyteczną „toaletę wozu".

A teraz po wykonaniu prac przygotowawczych i rozpatrzeniu wskazówek możemy z czystym sumieniem wobec siebie i wozu przystąpić do eksploatacji letniej.

A. Żymirski

PIRAT WYŚCIGOWIEC

§ W dniu 20.III.49 około godziny 16.45 ulicą Rakowiecką jechał wóz Chevrolet — Fleet — master Nr A-75161. Pasażerka siedząca na tylnym siedzeniu była albo osobą, o żelaznych nerwach lub niezdającą sobie sprawy z grożącego jej ciężkiego kalectwa lub śmierci. Kierowca mianowicie pruł pełnym gazem, nie trąbiąc i nie zwalniając przez całą Rakowiecką, z szybkością około 90 km/godz. Ciekawe jakby wyglądał A-75161 przy spotkaniu się z innym wozem na skrzyżowaniu z Al. Niepodległości. Koniec hamowania wypadłby na pewno daleko poza skrzyżowaniem, prawdopodobnie w szpitalu lub w kostnicy.

Radzilibyśmy nie używać wozu państwowego, zgodnie z rozporządzeniami w niedzielę, a jeżeli go się używa, to przynajmniej zgodnie z przepisami ruchu. Pirat - wyścigowiec z wozu A-75161 niech to sobie wbije w głowę, zanim będzie za późno.

POCZĄTKUJĄCY PIRAT

§ W dniu 23.III.49 około godz. 17-ej wóz marki Fiat 1100-L nr H-91951 jechał Al. Szucha do Pl. Unii. Wskutek chwilowego zatoru przed domem Nr 25 zatrzymał się, a następnie z fantazją godną wyścigowca na wrotkach wyjechał na czwartego, daleko na lewą stronę jezdni. Chevrolet, jadący z tyłu w zgodnym kierunku cudem uniknął zderzenia wjeżdżając dość ryzykownie na chodnik. Następnie kierowca Fiata



H-81951, chcąc zaimponować swej miłej pasażerce niezwykłą „odwagą", objechał Plac Unii prawie na dwóch kołach, a na skrzyżowaniu Al. Puławskiej z Rakowiecką miał około 85 km/godz.

Sądzę, że nadchodzący sezon sportowy umożliwi Ob. należyty trening na hulajnodze i drezynie, a za parę lat może Ob. będzie już kandydatem na kierowcę III-ciej kategorii.

KIEROWNIKOWI GARAŻU KU UWADZE

§ W dniu 15.III.49 o godzinie 17-ej na ul. Marszałkowskiej przy rogu ul. Żulińskiego stał sobie skromniutko przy krawężniku Fiat 1100, w kolorze nadziei (zdaje się, że na mandat karny) bez numeru przedniego! Tylni zaś bardzo dobrze utrzymany, przedstawiał się jako A-81373. Czy kierownik garażu lub sekcji samochodowej, do której należy w/w Fiat, mógłby nam wyjaśnić co się stało z numerem i dlaczego taki wóz był wysłany na miasto?

KIEROWCO, zatrzymaj się!



Udziel pomocy „pokutującym" na drodze kolegom. Pamiętaj, że i ty możesz kiedyś znaleźć się w podobnej sytuacji.

Twoja uczynność będzie oznaką kulturalnej jazdy.

OBSŁUGA FILTRÓW POWIETRZA

Jak przedłużyć przebieg międzyremontowy?

Przedłużenie okresu międzyremontowego jest w pierwszym rzędzie wynikiem dbałości o samochód i to dbałości jakby się nieraz pozornie mogło zdawać drobnych. Przykładem jest filtr powietrzny i jego obsługa. Pył znajdujący się w powietrzu, „na oko" drobiazg, powoduje że na przykład autobusy marki „Tubauto" kursujące w Warszawie, na skutek błędnego konstrukcyjnie umieszczenia silnika i filtru powietrznego osiągają przebieg międzyremontowy 25.000 km. podczas gdy Chaussony 70.000 km. Jedną z najpoważniejszych przyczyn szybszego zużywania się silnika „Tubauto" jest właśnie pył (w który obfituje odbudowująca się Warszawa) dostający się w nadmiernych ilościach do cylindrów, powodujący ich wyrobienie. Okres pięknej, a obfitującej zarazem w kurz i pył letniej pogody zmusza nas do dokładniejszego zainteresowania się filtrem powietrznym, o który nie musielibyśmy troszczyć się w chłodne i „czyste" dni zimowe. Powinniśmy przyjąć za zasadę przemywanie filtru powietrznego co 1 500 km, tj. mniej więcej co 10 dni. Szczególnie ważne jest regularne oczyszczanie filtru w nowowprowadzonych samochodach włoskich, francuskich i po-unrrowskich wozach amerykańskich. Samochody te bowiem wyposażone są w silniki szybkoobrotowe zasysające ok. 50% więcej powietrza (a więc i kurzu) niż wolnoobrotowe silniki radzieckie.

Zasady budowy filtrów powietrznych na wszystkich spotykanych u nas typach samochodów są jednakowe. Jedyne zachodzące różnice stanowi konstrukcja poszczególnych części. Filtr powietrzny suchy jako przestarzały jest już możliwy do spotkania jedynie na „antycznych" modelach, obecnie zaś używany olejowy (mokry) filtr, prosty w budowie składa się z: obudowy elementu filtrującego (popularnie: ładunek) pokrywy i zbiornika oleju, połączonych śrubą ściągającą. Wewnętrzna część filtru odizolowana jest dwoma uszczelkami znajdującymi się pomiędzy obudową a pokrywą oraz obudową a zbiornikiem.

Element filtrujący bywa najczęściej dwojakiego rodzaju: długie, powykręcane wióry (samochody amerykańskie) bądź też siatkowy (samochody radzieckie).

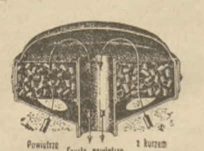
Filtracja powietrza w mokrym filtrze jest dwustopniowa.

Stopień pierwszy: czyszczenie powietrza uderzającego o powierzchnię oleju w zbiorniku (utrata ciężkich cząstek kurzu),

Stopień drugi: filtracja przez element filtrujący.

PRZEMYWANIE FILTRA

Obsługę filtra powietrznego możemy podzielić na 2 części, z których pierwszą jest **przemywanie**, które wykonywujemy zasadniczo co 10 dni (a w warunkach pracy na bardzo zakurzonych drogach nawet i codziennie) oraz wymiana oleju. Oznaką konieczności zmiany oleju jest podniesienie się jego poziomu powyżej znaczka-miarki umieszczonej na zbiorniku.



Przekrój mokrego filtra powietrznego. Na metalowych wiórach, lekko zwilżonych olejem, osiada kurz z wsysanego do cylindra powietrza.

W celu oczyszczenia filtru odłączamy go od gaźnika, po czym odkręcamy nakrętkę śruby ściągającej, zdejmujemy pokrywę i wyjmujemy element filtrujący.

Ładunek i części filtru przemywamy starannie naftą. Nie należy być przy tym „nadgorliwym" i zeskrobywać brud z cienkich ścianek pojedynczych części kawałkami drzewa bądź też skrobaczkami. Może to bowiem spowodować nieszczelność filtru równającą się unicestwieniu jego pracy.

Przemyty ładunek zanurzamy w czystym oleju, po czym pozwoliwszy ściekać nadmiarowi oleju, zakładamy go z powrotem.

Do uzupełnienia zbiornika olejem używamy normalnego oleju stosowanego do olejenia silnika.

Na zakończenie pamiętajmy, że po założeniu przemytego filtru nie należy przez 5—10 minut uruchamiać silnika. W czasie tym bowiem pozostały na elemencie filtrującym olej spływa do zbiorniczka filtru.

Z. W.

PRÓBY W ZSRR

ZASTOSOWANIE RADIOTELEFONU W SAMOCHODZIE

Jedno z przedsiębiorstw taksówkowych w Leningradzie zainstalowało u siebie nadajnik na fale ultrakrótkie, oraz wyposażyło swoje samochody w urządzenia nadawczo-odbiorcze, aby za pomocą tego telefonu bez drutu usprawnić pracę kierowców.

Już po sześciu miesiącach stwierdzono, że zużycie smarów, benzyny i inne bezpośrednie koszty ruchu obniżyły się o 30 do 40%, jedynie dlatego, że można było uniknąć „martwych" jazd do autobazy.

Pojazdy są przez to lepiej wykorzystywane, a także kierowcy tracą teraz mniej czasu na postojach. Po wykonaniu zadania kierowca melduje się radiotelefonicznie w swojej bazie i otrzymuje, jeśli możliwe, natychmiast nowe zlecenie. Jeśli nie ma nowego zapotrzebowania, wtedy czeka w okręgu, w którym przebywa, do momentu, aż w pobliżu nie będzie zapotrzebowania na samochód.

W autobazie jest stale oznaczone na dużym planie miasta, za pomocą numerowanych, magnetycznych tabliczek, każdorazowe, chwilowe miejsce postoju pojazdu, tak że kierownik ruchu może zatrudniać celowo poszczególne wozy, a przez to kierować racjonalnie przedsiębiorstwem. **A. S.**

Poznajemy SAMOCHÓD

Technika motorowa naszych Przyjaciół

Radzieckie motocykle sportowe

W początku 1948 r. Wszechzwiązkowy Komitet do Spraw Sportu po dyskusji na temat perspektyw rozwoju sportu motocyklowego w Związku Radzieckim postanowił, że we wszystkich urządzanych wyścigach i jazdach rekordowych będą brać udział wyłącznie motocykle produkcji radzieckiej. W ten sposób osiągnie się, że wysiłki konstruktorów fabryk, motocyklistów biorących udział w wyścigach i sympatyków sportu motocyklowego będą skoncentrowane na tworzeniu nowych motocykli sportowych lub ulepszeniu i udoskonaleniu istniejących motocykli seryjnych.

W wyniku dalszego udoskonalenia i przeróbki seryjnego motocykla „M - 72" powstały 2 nowe doskonałe typy: „M-75" i „M-20".

Motocykl „M-75" wykonano w dwóch odmianach, jako sportowy i wyścigowy. Model sportowy różni się od popularnego motocykla „M-72" wyjątkowo mocnym silnikiem o zaworach wiszących, średnicy cylindra — 78 mm i skoku tłoka — 78 mm (750 cm^3). Moc tego silnika dla motocykla wyścigowego doprowadzono do 33 KM przy stopniu sprężania 8,5. Zapłon bateryjny zastąpiono zapłonem iskrownikowym. Pojemność układu olejowego powiększono z 2,5 do 4,5 litrów. Maksymalna szybkość „M-75" bez przyczepki wynosi 160 km/godz. Wyścigowego „M - 80" — 180 km/godz.

W końcu 1947 roku pojawił się motocykl „M-35".

Motocykl „M-35" budzi szczególne zainteresowanie wśród motocyklistów - sportowców. Należy on do klasy 350 cm^3.

Jego poziomy dwucylindrowy silnik typu krótkoskokowego (62 — 58) rozwija moc 198 KM przy stopniu sprężania 9,7. Motocykl „M-35" o stosunku przekładniowym na czwartym biegu 6,05 i normalnych oponach 19 × 3,5, uzyskał na próbach szybkość maksymalną 120 km/godz. Należy zaznaczyć, że motocykl „M-35" doskonale się nadaje do użytku sportowego, ponieważ pozwala znacznie przeciążać silnik i posiada doskonałe właściwości dynamiczne. Idąc na rękę miłośnikom sportu fabryka produkująca 125 ccm „MIA" opracowała model sportowy „SIA" klasy 125 cm^3 stanowiący modyfikację seryjnego motocykla „MIA"; model ten jest obliczony na eksploatację w różnorodnych warunkach drogowych. Silnik dwuusuwowy o przepłukiwaniu spotkaniowym posiada mniejszy stopień obciążenia niż silnik „MIA". Jego moc (5,2 KM) zapewnia doskonały zryw motocykla. Do aluminiowego cylindra zastosowano tuleję stalową.

Najważniejszym udoskonaleniem w układzie bieżnym nowego motocykla jest elastyczne zawieszenie tylnego koła. Oś tylnego koła jest podtrzymywana przez wahliwe widełki, których środek obrotu jest umieszczony w pobliżu osi zębatki skrzynki przekładniowej. Końce wahliwych widełek przepuszczone są przez przecięcie w specjalnych tłokach, posuwających się wzdłuż pionowych prowadnic przewidzianych na końcach tylnych widełek ramy. Konstrukcja taka pozwala na zsumowanie amplitudy toczenia tylnego koła ze stałym naciągiem łańcucha i dokładnym ruchem osi tylnego koła bez przechyłów.

Specjalny motocykl wyścigowy „GK-10" dwusuwowym silnikiu 350 cm^3 jest jednym z najnowszych modeli motocykli sportowych w ZSRR. W dwucylindrowym silniku tego motocykla zastosowano bezpośrednie przepłukiwanie, które zapewnia najmniejszą ilość gazów resztowych w mieszance wybuchowej; w każdym z cylindrów są umieszczone dwa tłoki, posuwające się w odwrotnych kierunkach; okna wylotowe i przelotowe znajdują się w dwóch naprzeciwległych końcach cylindrów.

Silnik posiada dwa wały korbowe, połączone pomiędzy sobą za pomocą kół zębatych. Dzięki takiej konstrukcji łatwo osiągnięto przesunięcie faz ruchu tłoków, wobec czego wykres rozdziału mieszanki uzyskał kształt niesymetryczny. Przez przesunięcie faz osiągnięto opóźnienie zamknięcia okien przelotowych w stosunku do chwili zamknięcia okien wydechowych. W ten sposób powstała właściwie możliwość pracy ze sprężarką. Sprężarka tłoczy mianowicie mieszankę do skrzyni korkowej, skąd płynie ona do cylindrów przez kanały przelotowe w chwili otwarcia okien przelotowych. Napęd sprężarki jest łańcuchowy od lewego wału korbowego przez sprzęgła cierne. Zapłon jest iskrownikowy. Chłodzenie — wodne pod ciśnieniem pompy odśrodkowej, napędzanej przez prawy wał korbowy. Smarowanie — przez domieszanie oleju do paliwa. Koło zamachowe silnika jest połączone z jednym z sześciu kół zębatych, które łączą pomiędzy sobą wały korbowe. Moc silnika — 47 KM przy 6 000 obr/min. Czterobiegowa skrzynka przekładniowa jest zblokowana z silnikiem. Przeniesienie mocy na koło tylne za pomocą wału napędowego. Rama rurowa podwójna o sprężynowym zawieszeniu tylnego koła. Oś tylnego koła jest podtrzymywana przez wahliwe widełki; końce widełek posuwają się w tłokach prowadnicowych. Widełki przednie są teleskopowe z amortyzatorami hydraulicznymi. Ciężar całego motocykla, bez paliwa, wynosi — 136 kg. Szybkość maksymalna waha się w granicach 190 — 200 km/godz.

WIZ



Sprężarka silnika Kometa - 2 jest ostatnim wyrazem techniki motocyklowej. Na maszynie tej mistrz ZSRR Szumilkin pobił bezwzględny rekord szybkości w kategorii maszyn 500 ccm w Związku Radzieckim.

Stopień sprężania

WYJAŚNIAMY

będziemy krótkie objaśnienia często spotykanych technicznych określeń i wyrazów, które może jeszcze nie dla wszystkich są całkiem zrozumiałe. Na nadesłane zapytania chęt-

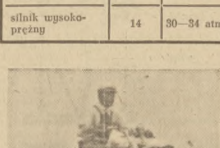
Sprężanie paliwa w cylindze określamy tzw. stopniem sprężania. Jest to stosunek objętości cylindra przy dolnym martwym położeniu tłoka do objętości cylindra przy górnym martwym położeniu tłoka.

Im większy stopień sprężania tym wyższa sprawność silnika i większa moc z danej objętości. Nie możemy jednakże stosować zbyt dużych stopni sprężania, aby paliwo nie uległo samozapłonowi. Dlatego też w silnikach przeznaczonych do maszyn wyścigowych (staramy się w nich uzyskać możliwie największą moc i stosujemy wyższy stopień sprężania) używamy paliw specjalnych, odpornych na detonację — wysokooktanowych. W silniku Diesla, gdzie wykorzystujemy samozapłon paliwa, stosujemy również znacznie wyższy stopień sprężania.

Poniższa tabelka obrazuje powszechnie stosowane stopnie sprężania w nowych typach silników.

AS.

typ silnika	stopień sprężania	ciśnienie w końcu sprężania
z gruszką żarową (np. Ursus)	5	6—8 atm.
silnik benzynowy (zapłon iskrowy)	6	8—10 atm.
silnik gazowy (zapłon iskrowy)	8—10	12—14 atm.
silnik wysokoprężny	14	30—34 atm.



Wysoką sprawność techniczną motocykli radzieckich oglądaliśmy w roku ubiegłym na stadionie Legii, podczas karkołomnych skoków dokonywanych z brawurą na maszynach M-72.

CHEVROLET-FLEETMASTER

(osobowy)

Silnik górnozaworowy, 6 cylindrów w rzędzie. Średnica i skok tłoka 89x95 25 mm, co daje 3547 ccm objętości sylindra. Moc 95 KM przy obr/min. Stosunek sprężania 6,5:1. Mechaniczna pompka paliwowa, gaźnik Carter. Smarowanie pod ciśnieniem. Pojemność miski olejowej 4,7 l oleju. Instalacja elektryczna 6 volt. Świece zapłonowe o średnicy 10 mm marki AC M-8. Kolejność zapłonu: 1-5-3-6-2-4. Prądnica Delco - Remy. Chłodzenie wodne. Pojemność układu chłodzenia 15 l. płynu. Napęd na koła tylne przez jednotarczowe suche sprzęgło cierne i 3 zybiegową skrzynkę przekładniową. Bieg 2 gi i 3-ci synchronizowane. Stosunek przekładni: 1-szy — 12,08:1; 2-gi — 6,90:1; 3-ci — 4,11:1; wsteczny 12,08:1. Pojemność oleju w skrzynce biegów 1 litr. W obudowie wyrównywacza 2 litry oleju trybowego. Podwozie rama stalowa. Zawieszenie niezależne. Przód na sprężynach spiralnych, tył na półeliptycznych resorach. 4-ry hydrauliczne amortyzatory. Hamulce: nożny hydrauliczny, ręczny mechaniczny. Lewostronny ślimakowy układ kierownicy. Smarowanie podwozia ręczne. Pojemność zbiornika na paliwo 60 litrów. Wymiar ogumienia 6,00x16. Rozstaw osi — 297 cm. Rozstaw kół przednich — 146 cm. Rozstaw kół tylnich — 152 cm. Promień skrętu — 11,9 m. Długość wozu — 503 cm. Szerokość — 182 cm. Wysokość — 170 cm. Prześwit dołem 20 cm. Ciężar limuzyny 1472 kg, ciężar kabrioletu 1488 kg. Miejsc siedzących 4 - 5. Zużycie paliwa 14 litrów na 100 km. Najwyższa szybkość jazdy 125 km/godz.

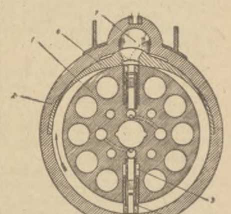
SS.

NOWOŚCI TECHNICZNE

Czy nowy typ hamulca?

Znamy wszyscy sposób działania i budowę hamulców hydraulicznych. Płyn jest w nich tylko ośrodkiem przenoszącym siłę, potrzebną do wprawienia w ruch urządzenia hamującego, opartego na zasadzie mechanicznej.

Natomiast urządzenie skonstruowane ostatnio oparte jest na innej koncepcji. Płyn tutaj nie tylko „pośredniczy", ale jest również czynnikiem hamującym. Urządzenie to przypomina pompę łopatkową i składa się z dwóch zasadniczych części: korpusu pompy, który jest stały i wirnika ruchomego z dwiema łopatkami.



Spójrzmy na rysunek. Wirnik oznaczono Nr 1, korpus pompy Nr 2. Między korpusem pompy i wirnikiem istnieje przestrzeń pierścieniowa, napełniona oliwą. Wirnik zamocowany jest na osi koła i obraca się razem z nią. Pod działaniem siły odśrodkowej, wzmocnionej jeszcze przez siłę dwóch mocnych sprężyn, łopatki (Nr 4) dociskają się do ścianki korpusu pompy i przepychają przed sobą oliwę, która przepływa po obwodzie zamkniętym.

Na oznaczonym punkcie obwodu zaprojektowany jest zamek cylindryczny (Nr 7), zaformowany w korpusie pompy, który pozwala na przerwanie przepływu oliwy.

Za każdym obrotem ekscentryk (Nr 6) zmusza łopatki do wsunięcia się w swoje gniazdo (Nr 3). Inny ekscentryk zapewnia powtórne zetknięcie się ze ściankami kadłuba.

Z drugiej strony, istnieje specjalne urządzenie, blokujące łopatki w ich gniazdach, w momencie kiedy są zupełnie schowane, aby nie tarły się stale i ścianki korpusu pompy.

Pomyślane jest również urządzenie zwalniające łopatki przed momentem hamowania.

Sposób działania:

Wirnik (1) napędzany jest przez oś koła, łopatki zablokowane w swoich gniazdach nie wysuwają się do przestrzeni obwodowej, oliwa unoszona jest (krąży) jedynie bardzo nieznacznie na skutek przyczepności istniejącej dzięki tarciu o ścianki wirnika. Przepływ jest wolny i wirnik obraca się swobodnie.

Chcemy hamować.

W tym wypadku specjalne kierowanie pozwala zwolnić łopatki, które natychmiast stykają się ze ściankami korpusu pompy i przepychają oliwę, zmuszając ją do przepływu po obwodzie.

Jeśli w tym momencie zamkniemy obwód za pomocą urządzenia (7), oliwa nie mając przejścia nie będzie mogła krążyć, zahamuje ruch łopatek, a przez to i wirnika. Zahamowanie otrzymane, jest maksymalne, a koła zostają zablokowane.

A. S.

Przegląd wozów typowych

Fiat 1100 — dobry samochód, ale...

Ostatnim z osobowych wozów „typowych“ jest Fiat model 1100. Samochód „1100 L“ nie różni się, oprócz wielkości nadwozia, innego przeniesienia i mniejszej o 2 KM mocy, od swego podstawowego typu 1100.

Główną i najpoważniejszą troską każdego z kierowców Fiata - 1100 są... drzwi. W naszych warunkach drogowych, niepielęgnowane zaczynają „klekotać“ i rozlatywać się po 15—20 tys. km. System drzwi bowiem nie zmienił się w Fiacie - 1100 od kilkunastu lat. Wóz ten czy to produkcji francuskiej („Simca“), czy włoskiej, doprowadza nas do rozpaczy, od momentu gdy się „coś przytrafi“ z drzwiami. Nie pomagają wymiany zatrzasków i regulacje zamków, ani porady współczujących monterów włoskich w Motozbycie. Musimy skapitulować i powiedzieć sobie, że Fiat zaczyna rozlatywać się od drzwi.

Drugą słabą stroną, wynikającą często ze złych warunków drogowych, są pękania piór resorowych. Szczęśliwie nie jest to problem tak poważny, jak amortyzatorów w Citroenie, których niestety „każdy kowal“ nie naprawi.

Trzecią bolączką jest nie bardzo dokładnie, lub złym gatunkiem cyny, lutowaną chłodnica. Zdarza się często, że przecieka przy rurce przelewowej, lub na dole przy obudowie.

Czwartym problemem (to już trochę poważniejsza sprawa), jest zacinanie się rozrusznika i obślizgiwanie się po zębach koronki koła zamachowego. Tu zdaje się poza wymianą „bendixa“ i koronki nic zrobić nie możemy.

Z doświadczeń zimowych wiemy poza tym, że mrozy spowodowały jeszcze jedno niedomaganie Fiatów. Mianowicie, przy około —10° C, płyn w przednich amortyzatorach krzepnie do takiej gęstości, że powoduje „dębową“ reakcję amortyzatorów i donośne stukania. Na to jest najprostsza rada: wypuścić płyn, który widocznie Włosi przeznaczyli na cieplejsze kraje, a wlać mieszaninę gliceryny z rzadkim olejem silnikowym, lub czystej nafty z olejem w stosunku 1 : 1. Wtedy nawet przy większych mrozach amortyzowanie będzie miękkie i bezgłośne.

Ostatnim kłopotem, który prawdopodobnie nie zdarza się w Italii lub Francji (najwidoczniej ludzie ważą tam mniej z powodu „planu Marshalla“), jest łamanie się umocowania oparć fotelików przednich. Na skutek dobrego odżywiania się, nasi kierowcy i pasażerowie są „za silni“ do tak delikatnych wozów, jakimi są Fiaty. Stąd też pęknięcia umocowań i oparć. Stąd pourywane plecione paski od klamek, połamane przełączniki kierunkowskazów (robione z plasticu!) i popsute wyłączniki na lampkach sufitowych.

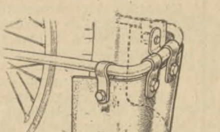
Reasumując uwagi poczynione o wozach osobowych tzw. typowych, dochodzimy do jednego wspólnego dla wszystkich wozów wniosku. Każdy wóz byłby dobry, gdyby istniały fabryczne stacje obsługi, zaopatrzone w konieczne części zamienne oraz odpowiednie narzędzia i aparaty.

Dlatego witamy z radością i uznaniem pierwsze oznaki racjonalnej obsługi fabrycznej Fiata i stworzenie magazynu części zamiennych na terenie Warszawy.

A. Ż.

Dbajmy o czystość silnika

Miejscem najszybciej pokrywającym się błotem i kurzem jest dół ramy i przód silnika. Aby uchronić te części motocykla od zanieczyszczenia, a sobie zaoszczędzić pracy przy nie bardzo łatwym usuwaniu błota, możemy wykonać przedłużenie przedniego błotnika. Użyjemy do tego skóry lub gumy, która w tym wypadku będzie z pewnością dłużej służyć.



Rysunek wyjaśnia sposób umocowania.

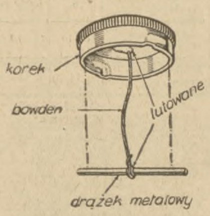
A. Ż.

NAJPROSTSZY „KICKSTARTER“



Zdarza się dość często, szczególnie w motocyklach już dobrze przechodzonych, obcinanie klina w „kickstarterze“. Zacinanie się i wreszcie wyrobienie tak dużego kanału na klinie, że potrzebna jest nowa dźwignia. Jak zrobić ją możemy, przedstawia zamieszczony rysunek (klin już nie będzie potrzebny!)

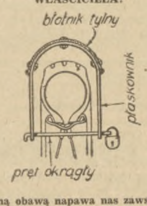
NIE GUBIMY WIĘCEJ KORKÓW OD ZBIORNIKÓW BENZYNY LUB OLEJU



Częstym i dość niemiłym wypadkiem jest zgubienie korka od zbiornika benzynowego lub olejowego.

Według wskazań rysunku możemy łatwym i tanim sposobem wykonać taki dodatkowy „automat“ zabezpieczający. Do tego celu użyjemy kawałek dobergo bowdenu, który do korka i drążka metalowego możemy przylutować. Drążek, zrozumiałe, musi być dłuższy niż średnica otworu zbiornika oleju lub benzyny. A. Ż.

JAK ZABEZPIECZYĆ MOTOR PRZED „WYPOŻYCZENIEM“ BEZ WIEDZY WŁAŚCICIELA?



Pewną obawą napawa nas zawsze pozostawienie motoru bez opieki. Możemy jednak wykonać dość proste urządzenie, które uniemożliwi jazdę bez zgody właściciela i otwarcia kłódki. (Porządnej kłódki!).

Jako materiał trzeba użyć około 50 cm płaskownika odpowiedniej grubości i szerokości, trzy śruby 6 mm lub 8 mm z nakrętkami i wreszcie około 20 cm okrągłego pręta rozklepanego na końcu. Rysunek wyjaśnia sposób zamontowania tego praktycznego urządzenia. A. Ż.

1/2 GODZINY w garażu

OLIWA GRAFITOWANA

Grafit w stanie colloidalnym posiada specyficzne własności smarne.

Oliwa zmieszana z grafitem colloidalnym tworzy na powierzchniach ciernych trwałe filmy grafitowe, którym zawdzięcza się w znacznym stopniu polepszenie smarności. Grafit colloidalny polepsza stan powierzchni ciernych, a nie samą wartość smarną oliwy. Dzieje się to dlatego, że płatki grafitowe zatrzymują się w mikroskopijnych porach powierzchni trących, nadając im taką gładkość, jakiej nie otrzymamy żadnymi innymi środkami.

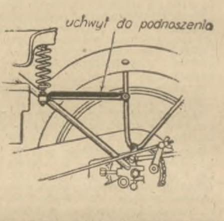
Długie doświadczenie wykazało, że roztwór 0,001 — 0,003 wystarczy do znacznego polepszenia oliwy, tj. dla utworzenia i utrzymania powierzchni grafitowych. Powierzchnie te są wyjątkowo trwałe. Zostało stwierdzone (prof. Mabey), że kiedy w czasie funkcjonowania silnika, zostaje przerwany dopływ oliwy, powierzchnie grafoidalne przez swój słaby współczynnik tarcia, w dalszym ciągu zapobiegają zetknięciu się metalu z metalem, podczas bardzo długiego okresu. Odporne są one również na podwyższone temperatury i wysokie ciśnienia. Tam gdzie przy użyciu oliwy zwyczajnej film przerwał się po siedemnastu minutach od zatrzymania dopływu oliwy (zatarcie), użycie oliwy grafitowanej, w tych samych warunkach obciążenia, zasilania i prędkości, pozwoliło na nieprzerwaną jazdę podczas przeszło trzech godzin.

Stwierdzono również w laboratoriach, że opory przy rozruchu silnika są znacznie mniejsze przy użyciu oliwy grafitowanej niż przy zastosowaniu oliwy zwykłej. Przy tej ostatniej, wartość oporów rozruchu utrzymuje wielkość stałą, podczas całkowitego obrotu wału silnika, aż do utworzenia się świeżego filmu oliwnego; przy oliwie grafitowanej tarcie zmniejsza się od początku ruchu. Moc potrzebna do rozruchu silnika zimnego jest 14% mniejsza przy użyciu oliwy grafitowanej, niż przy użyciu oliwy zwyczajnej. Jednocześnie inne pomiary pokazały, że grafit zredukował zużycie oliwy w granicach od 30 do 35%, oraz zużycie paliwa o 4,5% (tj. 4,5% podniesienie wydajności cieplnej silnika) i skrócenie czasu docierania.

Spróbujcie używać, oliwę grafitowaną, a będziecie zdumieni osiągniętym efektem i przedłużycie znacznie życie waszego silnika.

A. S.

JAK UŁATWIĆ SOBIE PODNOSZENIE MASZYNY NA STOJAK?



Większość motocyklistów „stacza“ zawsze „zaciekłą walkę“ ze swym motorem, chcąc podnieść go na stojak. Nie zawsze istnieje jednak możność łatwego podniesienia. Szczególnie przykre są wypadki, kiedy nowe rękawice lub nawet czystą rękę umaże się smarem i błotem, chcąc podnieść motor za lewą część tylniego widelca lub za błotnik. Rozwiązanie tego problemu jest dość proste, jak zresztą wskazuje rysunek. A. Ż.

PORADY MECHANIKA

Pyta mnie jeden, czy należy na lato wyjmować termostat z rury wodnej silnika. Zaraz odpowiem.

Nie! Termostatu nie należy nigdy wyjmować. Po to go tam wsadziła fabryka, by siedział i pracował. Nie do nas należy poprawianie fabryki. Ona wie, co robi.

Po co jest termostat? Nie wiecie? Po to, żeby silnik zagrzał się zaraz po uruchomieniu. Po to, żeby silnik zagrzał się z tą ilością płynu chłodzącego, jaka jest w koszulkach wodnych. Nawet przeważnie ilość płynu w chłodnicy jest tak przez fabrykę obliczona, że chłodnica za bardzo chłodzi silnik, a płyn musi przecież mieć swoje 70 stopni. To właśnie robi termostat. Może sobie być chłodnica zimna, może być za duża, lub nie zasłonięta w zimie, a silnik zawsze będzie gorący. Toteż termostat ma ważniejsze znaczenie, niż niejeden kierowca myśli.

A po czym poznać, że termostat zepsuty? Po prostu przez to, że silnik jest chłodniejszy, czasem nawet bardzo chłodny. Nam się zdaje, że to termometr winien, a to termometr dobrze pokazuje, tylko termostat nawalony i nie zamyka dobrze zimnego płynu. Wtedy musimy termostat wymienić. Jeżeli termostat otwiera się przez naczyńko z cienkiej blachy, to naczyńko to szybko pęka i termostat jest już do wyrzucenia. Jeżeli jednak przepustnica termostatu otwiera się przez sprężynę z dwóch pasków metalu, jak to mówią, „z bimetalu“, to taki termostat nie psuje się prawie wcale.

Teraz sprawa lata. Wielu kierowców wyjmuje termostat na lato, żeby się silnik nie grzał. Robią źle. Trzeba zawsze trochę pomyśleć, a potem palnąć głupstwo.

Silnik i chłodnica są tak obliczone przez fabrykę, że w najbardziej gorący dzień i w najcięższych warunkach silnik nie powinien się grzać. Właśnie dlatego chłodnica zwykle chłodzi nadmiernie, co reguluje termostat.

Jeżeli jednak silnik rzeczywiście grzeje się nadmiernie w lecie, to trzeba szukać przyczyny gdzie indziej. Przeważnie przyczyną tą jest zbyt późny zapłon. Może też być zatkana chłodnica, albo „zapełniona“ kamieniem kotłowym. Wtedy trzeba dać chłodnicę do specjalisty do sprawdzenia i oczyszczenia, ustawić dobrze zapalanie i silnik przestanie się grzać. W każdym razie grzaniu się nie jest winien termostat, choć wielu tak sądzi i termostat wyjmuje. Jest to błąd.

Przy okazji wspomnę o tym zbyt późnym zapalaniu. Skąd się ono wzięło? Bardzo proste. Sami kierowcy poprzestawiali zapłon, bowiem tłoki stukały silnie przy używaniu benzyny, jaką nam dawał CPN.

Rzeczywiście, trzeba powiedzieć, że benzyna CPN miała bardzo niską liczbę oktanową, co powodowało stukanie tłoków w cylindrach. By temu zapobiec, kierowcy opóźniali zapłon. Mało to było skuteczne, a dawało większe zużycie benzyny i grzanie się silnika, który nie miał pełnej mocy.

Nasza benzyna miała około 58 oktanów, a samochody, na których jeździmy, wymagają około 64 oktanów co najmniej. To było przyczyną stukania.

Teraz jest już lepiej. CPN sprzedaje mieszankę spirytusową, która ma znacznie wyższą liczbę oktanową, niż czysta benzyna samochodowa. Toteż teraz śmiało możemy ustawić zapłon przepisowo, a nawet przyśpieszyć go nieco. Uzyskamy większą moc silnika, oszczędność na paliwie i chłodniejszy silnik. Naturalnie nie trzeba przesadzać i lepiej powierzyć ustawienie zapłonu fachowcowi, niż samemu ryzykować, jeśli nie ma się bardzo dużego doświadczenia w tej sprawie.

Jan Kierz, mechanik

Zamykamy dyskusję

w sprawie prowadzenia samochodów służb.

Do Redaktora „Za Kierownicą"

w miejscu

W numerze 3 Waszego pisma na stronie 8 i 12 wypowiadacie się przeciw prowadzeniu wozów przez dyrektorów, używając nawet zwrotu o zabieraniu kierowcom chleba przez dyrektorów. Pismo Wasze, którego zadaniem jest wpływać na wychowanie nowego człowieka, nie powinno — uważam — zajmować takiego stanowiska, a wręcz odwrotnie, głosić hasło: „każdy użytkownik sam sobie kierowcą". Poglądy i argumenty, wyrażane przez Was, za bardzo przypominają okres, który nie wróci. Jest wielka potrzeba rąk do pracy i każde wolne ręce pracę znajdą. Nie ma więc mowy o zabieraniu chleba. Postawione przez Rząd i Ruch Zawodowy zagadnienie oszczędności wymaga również zastanowienia się nad wyzyskaniem wykwalifikowanych kierowców, „nudzących się" całymi dniami, podczas długich postojów przed urzędami. Poza tym armią kierowców w rezerwie nie pogardzi także Wojsko.

Dla ilustracji podaję oświetlenie tego zagadnienia przez nową postępową literaturę: „Był to charakterystyczny typ starszego pana, palącego cygara i pozwalającego się wozić kierowcy, co już samo przez się grzebie człowieka w oczach mieszkańca Ulów, gdzie byle piętnastolatek prowadzi maszynę, jak sam diabeł". („Ludzie na Rozstajach" str. 402, Pujmanowa — 1948).

Korzec

Nazwisko i adres w posiadaniu Redakcji.

Od Redakcji:

W sprawie prowadzenia wozów służbowych przez przełożonych otrzymaliśmy mnóstwo listów — za i przeciw. Jak zwykle, tak i tutaj wszyscy mają nieco racji. Prawda leży po środku.

Błędne byłoby twierdzenie, że człowiek nie może kierować samochodem jedynie dlatego, że jest dyrektorem. Natomiast zasada gospodarki państwowej wymaga, aby samochody prowadzone były przez prawdziwych kierowców, umiejących jeździć i oszczędzających wozy.

I tu leży sedno zagadnienia. Jeżeli dyrektor jest kierowcą tak wykwalifikowanym, jak zawodowy kierowca, to oczywiście może on prowadzić samochód państwowy. Sprawa ta przewidziana jest w obowiązującej Instrukcji dla Kierowców, wydanej ostatnio przez Ministra Komunikacji. Powiedziano tam, że kierowca ma prawo oddać kierownicę swemu przełożonemu jedynie w przypadku, gdy otrzyma na to dyspozycję szefa instytucji, w której pracuje.

Jeżeli przełożony może zastąpić kierowcę, bez szkody dla samochodu, to oczywiście nikt mu nie będzie bronił kierowania. Ale przecież bywa i tak, że bierze się do kierowania wyłącznie po to, by zrobić sobie przyjemność, by mieć rozrywkę „za darmo" na sprzęcie państwowym. Takie prowadzenie samochodów powinno być zabronione. Sprzęt państwowy absolutnie nie jest po to, by służyć rozrywkom.

Niektórzy czytelnicy uważają, że przełożony mógłby sam poprowadzić samochód, a kierowca wykonałby przez ten czas inną pracę.

Na takie stanowisko nie możemy się zgodzić. Dyrektor ma inne zadania, niż prowadzenie samochodu. Jeżeli udaje się samochodem służbowym na zebranie, czy na inspekcje, to właśnie w czasie jazdy w samochodzie, jako pasażer ma czas na odprężenie nerwów, na obmyślenie sprawy, na mały odpoczynek, w którym nikt mu nie przeszkadza. Jeżeli będzie przez ten czas osobiście kierował samochodem, zmieniał koło czy dętkę, usuwał uszkodzenia (zamiast kierowcy) — to oczywiście po dojechaniu do celu nie będzie miał ani sił, ani ochoty do pracy umysłowej i wykona ją gorzej. A jeżeli tę żmudną pracę ma wykonać kierowca, jadący obok dyrektora, jako pasażer, to już będzie szczytem nonsensu.

Byłoby dobrze zapewne, gdyby każdy „dyrektor" umiał prowadzić samochód, ale nie może do tej nauki używać sprzętu państwowego, przeznaczonego do innych celów. Od tego są szkoły kierowców. A do sportu używać należy również sprzęt w ramach nie urzędu, czy instytucji, lecz powołanych do tego klubów, jak Automobilklub Polski i sekcje samochodowe przy innych klubach sportowych.

Oczywiście, nie wszystko można wtłoczyć w sztywne ramy. Może niektóre wyjątki byłyby usprawiedliwione. Ale nie zajmujemy się nimi. Od tego są nasze władze, które wydają stosowne zarządzenia.

NA TYM REDAKCJA NASZA UWAŻA DYSKUSJĘ W SPRAWIE „DYREKTORÓW ZA KIEROWNICĄ" — ZA SKOŃCZONĄ.

ODPOWIEDZI STAREGO PRAKTYKA

W związku z naprawą główną motocykla Triumph „DB 250", zachodzi pytanie, czy można podwyższyć moc silnika przez zmianę systemu wydechowego. Przypuszczalnie, wyjęcie lub przesunięcie blaszanych przekładek w tłumiku da dobry rezultat? Słyszałem kiedyś, że nie wolno nic w układzie wydechowym dwutaktów zmieniać, gdyż fabryka ustawia tłumik w pewnym wyliczonym ściśle miejscu. Czy to jest prawda? Dlaczego musi istnieć w dwutakcie tzw. opór wydechowy?

ODPOWIEDŹ: W układzie wydechowym Triumpha „DB 250" nic nie wolno zmieniać. Wyjęcie nawet kilku blaszek przekładowych w tłumiku zmniejszy wydatnie tzw. opór wydechu. Zmniejszenie to, wpłynie na polepszenie momentu obrotowego przy niskich obrotach, ale równocześnie moc szczytowa zaczyna się obniżać. Można to wyjaśnić w ten sposób, że zmiany w oporze wydechu mają wielki wpływ na przebieg przepłukiwania. Mianowicie, zmniejszenie się tego oporu przy wysokich obrotach, powoduje straty w całym procesie przepłukiwania. Przy niskich obrotach wypadek ten nie zachodzi, przeciwnie, na skutek małego oporu następuje lepsze napełnienie mieszanką i dzięki temu podwyższenie mocy. Widzimy więc, że zmiany w tłumikach są niecelowe, jedynie skonstruowanie tłumika o zmiennym oporze wydechu rozwiązałoby tę kwestię najlepiej. *(Żymirski Andrzej)*

Ob. ZAWADKA MACIEJ, gmina STRÓŻE

Pytacie, jak prowizorycznie uszczelnić cieknący zbiornik benzyny, by móc dojechać do warsztatu?

Rada jest bardzo prosta. Oto należy szczelinę zasmarować zwykłym mydłem. Mydło nie rozpuszcza się w benzynie i pozwoli na odbycie nawet dalekiej podróży z uszkodzonym zbiornikiem.

Dla przykładu przytoczymy, że znany polski kierowca raidowy, inż. Rychter, przejechał w ten sposób z uszkodzonym zbiornikiem przeszło 3.000 kilometrów przed wojną podczas zawodów Rallye Monte Carlo i powrócił z taką prowizoryczną naprawą do Polski bez uronienia kropli benzyny. *Jan Kierz*

Kol. Karolakowi w odpowiedzi.

Ob. Redaktor Pisma Kierowców.

Często czytamy, że kierowcy są niesforni, niekulturalni, źle jeżdżą i tak dalej. Trochę w tym może jest prawdy, ale dotyczy tylko drobnej części tych, jak sami ich nazywamy, „piratów drogowych".

My, prawdziwi kierowcy, pracujemy jednak przede wszystkim dla tego że kochamy nasz zawód. Kochamy nasze maszyny, choćby nawet najgorsze i najbardziej zdezelowane. Chcemy przysłużyć się do odbudowy Polski i chcemy przodować w marszu ku socjalizmowi.

Musimy mieć jednak w tych dążnościach pomoc naszych przełożonych, naczelników, dyrektorów, ich zrozumienie dla naszej pracy i potrzeb samochodu.

Rozumiemy doskonale konieczność oszczędności i wprowadzamy ją w życie praktycznie. A tymczasem zdarza się jeszcze niekiedy przełożony, który każe „ganiać", co sił, bo... mu się śpieszy do domu. I ganiaj tu człeku, a benzyna ciurkiem cieknie do gaźnika.

Urzędnik sam siada za kierownicą — ma pozwolenie. Rzuca maszyną, zrywa ją, hamuje na całego, tylko kalosze piszczą. Spali sprzęgło, bo nogę trzyma na pedale. A ja potem muszę się pocić, wyrzucać w nocy sprzęgło i obkładać je na nowo, regulować hamulce. Tracę czas i siły. W pierwszym zaś rzędzie cierpi samochód.

Mam nadzieję, że list mój w „Za Kierownicą" wywrze również wrażenie na tych kierowników, którzy nie zrozumieli dotychczas roli samochodu w Państwie Ludowym i przez nieodpowiednie podejście, utrudniają ciężką pracę kierowcy, zrywając mu premię. Najważniejsze jednak, że podkopują narodowy plan oszczędnościowy, którego jedną z głównych pozycji stanowi oszczędność na transporcie i materiałach pędnych.

STANISŁAW KŁOS
kierowca wozu A-81147

SZANOWNY PANIE REDAKTORZE!

Uważam, iż bardzo słuszne było, że Redakcja „ZK" wstrzymała się od zajęcia stanowiska odnośnie listu ob. Karolaka zamieszczonego w Nr. 4, pozostawiając możność wypowiedzenia się innym czytelnikom i sympatykom pisma.

Chciałbym wypowiedzieć się właśnie na temat tego listu.

Kolega Karolak pisze, że odniósł wrażenie, po przejrzeniu pierwszego numeru „ZK", jakoby służyło ono nagonce na kierowców. Myślę, że jest to tylko wrażenie, które minęłoby bezpowrotnie, gdyby kolega Karolak przejrzał również Nr 2, 3 i 4 naszego pisma. Piszę „naszego", gdyż jest to właśnie nasze pismo, pismo kierowców, jednak tylko kierowców kulturalnych, którzy szanują swoją pracę. Ale „ZK" jest jednocześnie pismem, które postawiło sobie trudne zadanie tępienia „piratów drogowych" oraz ludzi, którzy zupełnie przypadkowo znaleźli się za kierownicą wozów, przynosząc na każdym kroku wstyd i wyrabiając złą opinię kierowcom przyzwoitym.

Chyba kolega Karolak do takich się nie zalicza? Dlatego dziwne jest dla mnie, iż czuje się tą „nagonką", która trwa i trwać będzie w dalszym ciągu, dotknięty.

W dalszym ciągu kol. Karolak usiłuje wmówić nam, że kolega inż. Rychter pomija w swoim artykule „szarych kierowców", a zna tylko „starszych spod Ministerstwa". Tu nie trzeba żadnych komentarzy, polecam tylko kol. Karolakowi przeczytanie jeszcze raz artykułu kol. inż. Rychtera, a na pewno zmieni on zdanie. Kol. Rychter walczy tylko z „piratami", nigdy zaś z kulturalnymi kierowcami.

Kol. Karolak pisze dalej, że kierowcy pracowali w bardzo ciężkich warunkach, że nakłada się na nich fantastyczne obowiązki, że instytucje nie chcą dawać pieniędzy na hydrol czy też inne materiały, że śmieją się kierownicy transportów, jeśli się powie, iż nie ma żarówki do światła „Stop" itd., itd.

Zgadzam się z kol. Karolakiem, że kierowcy pracowali w ciężkich warunkach, że nakładano na nich duże (ale nie fantastyczne) obowiązki. Jednak chciałbym prosić kol. Karolaka o odpowiedź, czy górnik, hutnik, murarz, tkacz i inni robotnicy przez okres stabilizacji i odbudowy powojennej naszego kraju pracowali i pracują lekko? Proszę także o odpowiedź, czyja praca jest cięższa? Ich, czy kierowcy? Myślę, że każdy pracował i pracuje dużo i ciężko. Ale to nie wymaga „biadolenia", bo pracujemy dla siebie!

Co do jazdy po 52 godziny bez przerwy, to rzeczywiście zdarzały się podobne wypadki. To było przestępstwo. Ale należało to do rzadkości i tego uogólniać nie można.

Obecnie przy reformie płac uwzględniono, że takie i podobne wypadki mogą mieć miejsce i dlatego w Regulaminie płac kierowców, powiedziane jest wyraźnie, iż kierowcy nie wolno zatrudniać dłużej niż 12 godzin na dobę. W ten sposób sprawa ta została definitywnie rozwiązana.

Kol. Karolak pisze dalej, iż „włazi taki czy inny referent do kabiny i przy okazji ma podwieźć swoją „znajomą". Kierowca zwraca d e l i k a t n i e (!) uwagę, oczywiście to nie pomaga, no i w rezultacie „biedny" kierowca płaci mandat.

Otóż według mnie kierowca, który szanuje i zna przepisy drogowe, nie bierze trzech osób do szoferki. Gdy „ktoś" usiłuje mimo to wejść, to taki kierowca nie zwraca delikatnie uwagi, ale o s t r o i nie rusza z miejsca, dopóki trzeci pasażer nie opuści szoferki. Wtedy na pewno mandatu nie będzie.

Moim zdaniem nikt bezmyślnie nie hołduje kierowcom z PKS-u czy Hartwiga zapominając o szarych kierowcach z terenu. Dzieje się to tylko dlatego, iż są to instytucje oparte w większej części na transporcie samochodowym i zatrudniające najwięcej kierowców, dlatego z tych instytucji można zebrać najwięcej interesującego nas materiału. Dzieje się to wszędzie. Jak się pisze o fabryce odbiorników radiowych, a nie o poszczególnych radiomonterach z terenu, to nie dowodzi, że o nich nikt nie pamięta.

Co do wydawania pozwoleń na prowadzenie bez „stażu" czy praktyki pod okiem fachowca, w niepowołane ręce, to rzeczywiście tak było, ale nie wiem, czy będąc kierowcą od roku 1940 można wiele o „stażu" mówić.

Co do tego, co by się stało i kto by siedział w ZSRR, gdyby kierowca miał wypadek po przejechaniu 12 godzin bez przerwy? Najprawdopodobniej właśnie kierowca, gdyby wypadek był z jego winy. Tam żaden kierowca nie „biadoli", że pracuje 12 godzin — w okresie odbudowy swego socjalistycznego kraju.

Dziwię się bardzo, że kol. Karolak w ogóle stawia takie pytanie, skoro w swojej praktyce jeździł już 52 godziny i nie spowodował wypadku.

Na tym mój list kończę i życzę naszemu pismu, by w dalszym ciągu prowadziło walkę z „piratami" i kierowcami bez kultury jazdy oraz malkontentami.

A. WAPIŃSKI — Warszawa.

SPORT

TRZY ZADANIA

sportu motorowego

Szkolenie młodzieży. Przysposobienie wojskowo-terenowe Sport wyczynowy

Początek czwartego z kolei, od chwili uwolnienia przez bohaterską Armię Radziecką, sezonu sportu motorowego zmusza każdego przyjaciela sportu i motoryzacji do postawienia kilku pytań zasadniczej wagi.

Pytania te, jakkolwiek każdy z nas inaczej je formułuje, moglibyśmy zasadniczo ograniczyć do trzech podstawowych:

Jakie zadania winien wypełnić w życiu ludowego państwa sport motorowy?

Jakie osiągnęliśmy w ciągu trzech powojennych lat sukcesy rozwojowe?

Jakie są nasze zamierzenia na okres lat następnych?

Na żadne z tych trzech pytań, nurtujących świadomie czy też podświadomie każdego motocyklistę i automobilistę nie otrzymaliśmy dotąd odpowiedzi. Nie zabrał oficjalnie głosu ani Automobilklub Polski, ani też Polski Związek Motocyklowy. Wątpliwości zaś narastały i narastają. Opieranie się na wytycznych, pozostałych wraz ze strukturą organizacyjną po niesławnym (szczególnie dla motoryzacji i sportu motorowego) okresie sanacyjnym — nie jest możliwe w Państwie Ludowym, państwie zmierzającym szybkimi krokami do socjalizmu. Z praktyki wydaje się zaś, że nasz sport motorowy rozwija się raczej „siłą ciężkości", opierając się na entuzjazmie członków poszczególnych klubów. Niejednokrotnie zaś zawisa w próżni nieskonkretyzowanych i nieefektywnych w przeprowadzeniu dążności.

Pod pojęciem sportu motorowego w państwie ludowym nie rozumiemy jedynie szeregu imprez wyścigowych, skupiających ograniczoną do kilkudziesięciu osób ilość uczestników, których w ubiegłych sezonach, szczególnie w sporcie motocyklowym, mieliśmy dość wiele. System tego rodzaju w praktyce prowadzi do pewnej elitarności i „rutyniarstwa" mistrzów, nie dopuszczając dostatecznej ilości młodych talentów jeździeckich. W państwie ludowym, państwie dążącym do powszechnego zmotoryzowania, sportowcem motorowym winien być każdy. I na tej bazie musi nasz sport motorowy rozpocząć w tym roku swą pracę. Jako cel winniśmy zatem wysunąć naszym czołowym organizacjom sportu motorowego zajęcie się młodzieżą. I to w równej mierze młodzieżą miejską jak i wiejską. Celem każdego klubu powinno być stworzenie jednej lub kilku sekcji młodzieżowych, w których odbywałoby się szkolenie młodzieży w jeździe, wstępne ćwiczenia sportowe itp., pozwalające na kolejne przejście z sekcji młodzieżowej do właściwego klubu. Sekcje te winny powstać w pierwszym rzędzie po wsiach, gdzie rozwinięcie zrozumienia dla motoryzacji i szkolenie motorowe młodzieży jest jedną z dróg do budowy socjalizmu na wsi. Kluby nasze winny zerwać z dotychczasową linią odziedziczoną po sanacji, głoszącą, że zadaniem klubu jest zajmowanie się wyłącznie sportem wyczynowym i „organizacją życia towarzyskiego członków", polegającą na urządzaniu „skrapianych alkoholem", zabaw tanecznych i wycieczek rozrywkowych. Klub motorowy w państwie ludowym jest, moim zdaniem, wielką społeczną szkołą sportowo-motoryzacyjną, w której wykładowcami są doświadczeni i oddani sprawie sportu motorowego sportowcy; słuchaczami zaś wielkie rzesze młodzieży. Celowym wydaje się wprowadzenie odznaki juniora, tego właśnie ucznia, który dopiero po przejściu przeszkolenia w jednej z sekcji motorowych wchodzi do klubu. Odznaka ta powinna znaleźć się na piersiach gimnazjalistów i studentów uniwersytetu, młodych robotników, urzędników i chłopów. Środki konieczne do wypełnienia tego celu zdołaliśmy już w ciągu trzech lat powojennych rozwoju zgromadzić. Są nimi wysokiej klasy sportowcy zrzeszeni w klubach, zapał naszej młodzieży interesującej się każdym zagadnieniem motoryzacji i szukającej dróg do zbliżenia się z nią oraz sprzęt, który kluby już posiadają.

Zadaniem sportu motorowego tak jak i każdego innego sportu jest również przygotowywanie dla państwa kadr zahartowanych i wyszkolonych obrońców. Zadanie to nabiera szczególnego znaczenia w sporcie motorowym, którego obowiązkiem winno być dostarczenie Wojsku Polskiemu nowoczesnej, zmotoryzowanej w pełni armii żołnierzy-motorzystów. W kierunku tym nasze kluby motorowe prowadziły znikomą stosunkowo działalność. Rok bieżący powinien przynieść zasadniczy przełom. 3/4 urządzanych imprez winno być imprezami terenowymi, podczas których motocyklista czy też automobilista szkoli się tak w jeździe terenowej jak i orientacji na mapie.

Raidy terenowe niezmiernie hartują jeźdźca pod względem wyrobienia fizycznego. Oprócz polepszenia opanowania pojazdu dają korzyść w postaci wypróbowania sprzętu pod względem przystosowania do potrzeb wojskowych. Ten rodzaj sportu winien być szczególnie rozprzestrzeniony wśród młodzieży, członków sekcji motorowych poszczególnych klubów, które dopiero po zdaniu przez kandydata egzaminu umiejętności jazdy terenowej mogłyby przyjąć go na swego członka.

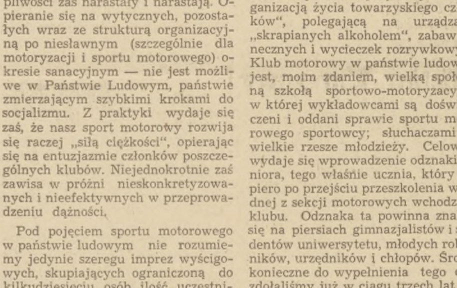
Trzecim wreszcie zadaniem naszego sportu motorowego, zadaniem, z którego wywiązuje się najlepiej, jest rozwijanie sportu wyczynowego, połączone ze szkoleniem elity naszych zawodników.

Jedynie tego rodzaju trójstopniowość zadań sportu motorowego może stworzyć mu właściwe miejsce w ludowym państwie. W swym dalszym rozwoju winny nasze organizacje sportowe więcej wzorować się na strukturze organizacyjnej i na sporcie motorowym ZSRR, który dzięki szerokiemu umasowieniu oddał olbrzymie usługi Związkowi Radzieckiemu w czasie wojny z faszystowskimi najeźdźcami oraz wychował elitę świetnych jeźdźców wyczynowych.

Na zakończenie mego artykułu wyrażam nadzieję, że oficjalne czynniki czołowych organizacji sportu motorowego: Automobilklub i Polski Związek Motocyklowy zabiorą w wyżej poruszonej sprawie głos i podzielą się wiadomościami o pracach w tym kierunku z tysiącami zainteresowanych w umasowieniu sportu motorowego i nadaniu mu właściwej w ludowym państwie linii rozwojowej. Równocześnie proszę kolegów sportowców o wypowiedzenie się na temat poruszonych przeze mnie zagadnień na łamach „Za Kierownicą".

Zbigniew Wilamowski, kpt.

Wojskowe ekipy sportowe, które chlubnie uczestniczyły w ostatnich imprezach AP, rozpoczęły tegoroczne treningi.



Przed raidem świętokrzyskim

Wzorem lat ubiegłych Kielecki Klub Motocyklowy „Związkowiec" organizuje w dniu 26.V.49 r. VII. Motocyklowy Raid Świętokrzyski, połączony z ogólnopolskim Zjazdem Plakietowym do Kielc.

Tegoroczny Raid zaliczony został do Eliminacyjnych Mistrzostw Polski, jako jedna z 4-ch imprez motocyklowych, decydujących o zdobyciu tytułu Raidowego Mistrza Polski na rok 1949. Z tych powodów Raid obesłany będzie przez elitę motocyklową Polski.

KM „Związkowiec" czyni starania aby impreza ta wypadła jak najokazalej.

L. S.

Z życia automobilklubu wrocławskiego



Jednym z oddziałów AP, który przeszedł już na usługowo-doszkalający charakter pracy, jest Oddział Wrocławski. Poza uruchomieniem dobrze prowadzonych kursów dla młodszych kolegów, zainicjowano również szereg wykładów dla osób i instytucji nie związanych bezpośrednio z Automobilklubem, m. in. wykłady dla uczniów szkoły podoficerskiej MO.

*

W zrozumieniu unormowania stosunków i obyczajów panujących na naszych drogach wrocławski oddział AP przeprowadził wraz z organami MO i ORMO kilka wypadów w teren oraz współpracował w ramach tygodnia nauki ruchu ulicznego.

*

Ożywiony wrocławski rynek samochodowo-motocyklowy zmusił Zarząd wrocł. AP do utworzenia jednego z pierwszych biur Porad Technicznych, tak dla wygody własnych członków jak i na użytek wszystkich miejscowych automobilistów.

*

Imprezy sportowe (ub. sezon) wrocławskiego AP, to: dwukrotne wyścigi samochodowe i motocyklowe na ulicach miasta, a następnie czynny udział w organizowaniu na terenie Dolnego Śląska XIV Międzynarodowego Raidu AP i urządzenie próby szybkości płaskiej na autostradzie pod Wrocławiem.

*

Sekcja turystyczna organizowała w ciągu ubiegłego sezonu kilkakrotnie wycieczki do uzdrowisk dolnośląskich, do Poznania i do kilku innych miast polskich. Sezon tegoroczny zapowiada się niemniej ciekawie.

*

Na Zjazd Plakietowy do Wrocławia na WZO, urządzony staraniem Sekcji sportowej, turystycznej i technicznej, przybyło przeszło 40 maszyn z całej Polski. Następnego dnia w próbie zręczności wzięło udział około 30 sportowców.

*

Z odczytów i prelekcji, które często mają miejsce w lokalu AP, na wyróżnienie zasługuje ciekawy odczyt ilustrowany przezroczami pt. „Nowoczesny samochód", wygłoszony ostatnio przez inż. Głuchowskiego.

*

Na czele nowego Zarządu oddziału wrocławskiego stanął, jako przewodniczący, wojewoda Szlapczyński. J-l

Zjazd plakietowy AP na Targi Poznańskie

Komisja sportowa Oddziału Wielkopolskiego AP organizuje „Doroczną jazdę Plakietową do Poznania z okazji Międzynarodowych Targów".

Zawodnicy przejadą trasą dowolną do mety w Poznaniu między godz. 6-tą, a 18-tą dn. 23.IV.49 r. Najmniejsza trasa zakwalifikowana to odcinek 100 km. Udział w jeździe mogą brać tylko członkowie AP, którzy zgłosili udział w imprezie do dnia 20.IV.49 r. godz. 12.00 w Oddziale Wielkopolskim AP.

Każdy zawodnik, startujący z siedziby jakiegokolwiek Oddziału lub Delegatury AP, pobiera z miejsca startu zaświadczenie z oznaczeniem daty i godziny startu. Start nie może nastąpić przed godziną 6-tą dnia 23 kwietnia 1949 r.

Obsada wozu, jak też i trasa przejazdu jest dowolna. Musi być jednak poświadczona przez Oddziały lub Delegatury AP, albo przez Urząd Pocztowy lub Posterunek Milicji w miejscowości przebytej przez zawodnika.

Sport radziecki

Wyścigi samochodowe

MOSKWA — MIŃSK — MOSKWA

W ubiegłym miesiącu odbyły się wyścigi samochodowe na trasie Moskwa — Mińsk — Moskwa. Start nastąpił na autostradzie moskiewskiej w odległości 28 km. od Moskwy o godzinie 12 w nocy!

Na starcie stanęło m. in. 11 samochodów marki „Pobieda" i 5 samochodów marki „Moskwicz".

Samochody były wypuszczane ze startu w odstępach pięciominutowych.

Mimo bardzo trudnych i wyjątkowo nie sprzyjających warunków atmosferycznych już po 500 kilometrach na czoło wysunęła się ekipa gorkowskiej fabryki samochodów im. Mołotowa. Ekipa ta pierwsza przybyła do Mińska.

Po 1000 km. punkt kontrolny zameldował nowy rekord ZSRR na tym dystansie w kategorii samochodów trzy i pół litrowych. Średnia — 103,093 km/godz! Zespół fabryki samochodów im. Mołotowa przebył trasę 1342 km w 12 godzin 55 minut 56,1 sekund na samochodach produkcji seryjnej marki „Pobieda", ze średnią szybkością 103,9 km/godz. Na 11 startujących „Pobied" trzy przekroczyły średnią 100 km/godz., a siedem 90 km/godz.

Zespół „Moskwiczów" przebył 1000 km. w czasie 11 godz. 55 minut 54,4 sek. osiągając średnią 83,9 km/godz., co również stanowi nowy rekord ZSRR dla samochodów w klasie do 1200 cm³.

Prasa radziecka podkreśla doskonałą organizację wyścigu, który przeprowadził Komandor Sportowy H. Strahow.

Podkreślić należy, że przez cały czas wyścigu na sali klubowej w Moskwie była zainstalowana ogromna mapa trasy, na której poruszały się w miarę otrzymywanych meldunków z punktów kontrolnych numerowane punkty świetlne odpowiadające numeracji samochodów, tak że zebrani na sali entuzjaści sportu mogli obserwować cały przebieg zawodów, nie wychodząc z lokalu. **(Zem)**

Doroczne wyścigi motocyklowe im. Marszałka K. E. Woroszyłowa

Na terenie zamarzniętego portu Himikińskiego w Leningradzie odbyły się doroczne wyścigi motocyklowe im. Marszałka K. E. Woroszyłowa. Trasa wyścigu była bardzo ciężka. Zamarznięte lodowisko o obwodzie 35 km pokryte było śniegiem. Udział w wyścigu wzięło ponad 200 motocyklistów. Start był wspólny dla motocykli wszystkich kategorii.

Zwycięzca w kat. 350 cm³ Cwczynkin, który dopiero na kilkaset metrów przed metą zdołał wysunąć się na czoło, przebył trasę 70 km (dwa okrążenia) w czasie 1 godz. 22 min. 54,2 sek.

W klasie motocykli 750 cm³ zwycięzca Karniejew osiągnął 1,34:14,6.

W klasie motocykli do 125 cm³ pierwsze miejsce zajęła na 35 km — Morozowa (kobieta!) — czas 53:24,5.

W kategorii juniorów pierwsze miejsce na motocyklu 125 cm³ zajął Bojczenko w czasie (35 km) 48:44,6.

Zespołowo: Seniorzy do 125 cm³ — Klub „Spartak",

Juniorzy do 125 cm³ — Klub „Rezerwa Pracy",

Motocykle 350 cm³ Klub „WWS",
Motocykle 750 cm³ Klub „WWS"
Motocykle z przyczepami — Klub „WWS". **(Zem)**

SPORT

Andrzej Żymirski

Przed pierwszą tegoroczną imprezą wyścigową

Stosowany dotychczas system motocyklowych mistrzostw wyścigowych, wobec stale powiększającej się ilości „rasowych wyścigówek", winien ulec zmianie. Byłoby to wskazane wprowadzić od pierwszego wyścigu w ramach eliminacji mistrzowskich, który odbędzie się w Warszawie w dniu 24.4.49 r.

W sezonach ubiegłych, wobec znikomej ilości maszyn wyścigowych, rozgrywane biegi odbywały się tylko z podziałem na klasy według litrażu. Nie dziwiło to nikogo, bo startowały wtedy różne DKW-NZ, Royale i NSU-OSL. W wyższych litrażach widywaliśmy BMW-R-51, R-66 i jednego lub dwa sfatygowane Nortony.

Ze względów organizacyjnych i propagandowych, sytuacja taka nie musiała być zmieniona, aż do czasu powiększenia się taboru wyścigowego. Obecnie jednak, gdy mamy około 12 maszyn „rasowych", a nadejście jeszcze prawie 25 wyścigówek jest kwestią tygodni, wyłania się sprawa słusznego wyrównania możliwości wszystkich zawodników do zajmowania dobrych miejsc i zaszczytnych tytułów mistrzów Polski. Bo zastanówmy się: Z jednej strony PZM jako naczelna organizacja motocyklowa, mając za zadanie umasowienie sportu i stworzenie równych szans dla wszystkich, nie zmieniając obecnie regulaminów mistrzostw, zmniejszyłaby ilość chętnych do startów i zaprzepaściłaby możność praktycznego wykorzystania takiego czynnika, jakim jest dla sportowca zajęcie dobrego miejsca w zawodach.

Jasne jest chyba dla wszystkich, że amatorów startowania np. w kategorii 350 cm w towarzystwie Nortona kol. Bruna Stanisława nie może być wielu. Bo niby, cóż za efekt da maksymalny wysiłek zawodnika na jakimś NSU czy Victorii, jeżeli „dostanie" 2 okrążenia od kol. Bruna, a oprócz tego wyniku swego nie będzie miał sklasyfikowanego, bo przekroczy o przeszło 10% czas zwycięzcy. W ten sposób, bieg taki po pierwsze traci na efekcie moralnym, biorąc z punktu widzenia zawodnika, a po drugie „widowiskowości", gdyż publiczność obserwuje tylko jadącego na przedzie Nortona z wielką różnicą w szybkości w stosunku do pozostałych, którzy już nie są obiektem zainteresowania widzów.

Patrząc na sprawę tę pod kątem umasowienia sportu, powinien PZM wprowadzić dwie odrębne grupy. Jedna to mistrzostwa wyścigowe, druga to mistrzostwa wyścigowe w kategorii maszyn sportowych. Dodać tu należy, iż podział taki posiadać będzie jeszcze jeden bardzo duży plus. Mianowicie usunie raz na zawsze obawę zawodników na maszynach wyścigowych przed niebezpieczeństwem przymusowego lawirowania na trasie między maszynami sportowymi znacznie wolniejszymi. Biegi winny wtedy odbywać się według poniższego planu: na wstępie kategoria sportowa 125 cm i 250 cm, następnie wyścigowa 250 cm, potem znów sportowa 350 cm i 500 cm i wreszcie jako najbardziej atrakcyjny punkt każdych zawodów kategoria wyścigowa 350 cm i 500 cm. Z uwzględnieniem słabej liczebnie kategorii wyścigowej 250 cm można byłoby sobie poradzić przez włączenie jej do biegu sportówek 350 cm i 500 cm uznając jej osobną klasyfikację.

A. Żymirski

Pierwszy *start* *krok* motocyklistów Warszawy

Nie dopisała pogoda warszawskim motocyklistom, startującym w niedzielę 10 kwietnia do „pierwszego kroku". Po uroczystym otwarciu sezonu, zorganizowanym przez OZM, w czasie którego złożono wieńce na grobie Nieznanego Żołnierza, sznur maszyn przejechał ulicami Stolicy na Wał Miedzeszyński. Tu po zamknięciu defilady ok. 230 motorzystów, nastąpił start „pierwszego kroku" zorganizowanego przez Sekcję Motocyklową „Legii"!.

Trasa długości około 70 km wiodła z Warszawy do Świdra, przez 4-ro kilometrowy odcinek terenu. Następnie przez Międzylesie do Starej Miłosny około 5-ciu km terenu, a wreszcie dużą pętlą przez szosę na Sulejówek — Rembertów — Gocławek do mety w Starej Miłośnie. Ogłoszenie wyników odbyło się na miejscu w świetlicy straży ogniowej.

Wynik imprezy z punktu widzenia sportowego jest dobry. Startowało 55 zawodników, medale złote (0 punktów karnych) otrzymało — 23, medale srebrne (do 10 punktów) — 11, medale brązowe (do 20 punktów) — 8, ukończyło bez medali — 5, nie ukończyło — 8.

Stwierdzić jednak musimy z przykrością, że istniało sporo niedociągnięć organizacyjnych, ponieważ ludzie wyznaczeni do prac na poszczególnych punktach trasy w dużej mierze zawiedli. Zawiedli, bądź to nie zgłaszając się wogóle do pracy (wskutek przejmującego zimna i wiatru), bądź to wykonywali swe zadania w sposób odbiegający daleko od sprawności i sprężystości sportowej. Poza tym start po trzech zawodników jednocześnie doprowadził do tego, iż na punktach kontrolnych powstał natłok wszystkich kategorii, w konsekwencji przetrzymywano za długo karty kontrolne i zawodnicy przybywający na punkty przed czasem wyjeżdżali z nich po czasie.

Po zakończeniu imprezy w przerwie między odczytaniem prowizorycznych wyników prezes PZM — Askanas wraz z prezesem WOZM — Rynkiewiczem przeprowadzili ogłoszenie mistrzów i wicemistrzostw okręgu warszawskiego za rok 1948 w kategorii raidowej, wyścigowej i turystycznej. Następnie prezes Askanas zwrócił się w serdecznych słowach do zebranych zawodników, podkreślając znaczenie współzawodnictwa sportowego, konieczność rozwoju masowego sportu motorowego.

ROMA



Fenomen w swoim rodzaju. Znany doskonały zawodnik automobilowy Bill Schindler święci triumfy na wyścigowej maszynie Offenhauser.

z życia PZM

10-go kwietnia nastąpiło we wszystkich klubach i organizacjach sportu motorowego uroczyste rozpoczęcie sezonu. Jak donoszą nasi korespondenci, dzień ten zgromadził w większości miast wszystkich zorganizowanych, a częściowo i niestowarzyszonych motocyklistów. Po uroczystościach, urządzonych staraniem Okręgowych Związków Motocyklowych, sportowcy ruszyli na trasę. Prawie wszędzie odbyły się tzw. „pierwsze kroki". W nich narybek nasz usiłuje zazwyczaj zdobyć „ostrogi zawodnicze" (czytaj: licencja). Pomimo chłodnego dnia i silnego wiatru frekwencja na starcie (i na mecie) była duża. „Starzy" zawodnicy towarzyszyli tradycyjnie młodzieży w czasie jazdy. Trasa pierwszego kroku wiodła w większości wypadków terenem. Wieczorem nastąpiło rozdanie dyplomów, a za parę dni PZM wyda nowym zawodnikom karty uprawniające ich do startów.

Naszemu narybkowi życzymy pomyślnych startów w rozpoczętym sezonie.

(sls)

Połączenie Skry z Okęciem

W myśl zaleceń GUKF nastąpiły w ostatnich tygodniach połączenia między poszczególnymi motoklubami. M. in. podpisany został akt fuzji Robotniczego KS „Skra" — Warszawa z klubem Motocyklowym „Okęcie". Wydaje się, że połączenie to przyniesie korzyści obu stronom, a przede wszystkim przyczyni się do rozwoju naszego motocyklizmu. KS „Skra" jest bowiem właścicielką nowego stadionu z doskonałym torem żużlowym oraz posiada rozległy teren sportowy, który chętnie zgadza się oddać na użytek motocyklistów Warszawy. Natomiast „Okęcie", skupiające młody i prężny element, daje gwarancję postawienia nowej sekcji motocyklowej wspólnego klubu na odpowiednim poziomie. Nie wątpimy, że szeregi nowego klubu zostaną w tym stanie rzeczy wydatnie zasilone przez wielu niestowarzyszonych jeszcze motocyklistów Warszawy.

Do nowego klubu przeszli wszyscy dotychczasowi członkowie „Okęcia", znani nam dobrze: Żymirski, Połajałło, Kupczyk, Markowski, Urbaniak i Rusinek oraz doskonale zapowiadający się zawodnicy: Cieszkowski, Morawski, Pawlak, Puzio, i cały szereg innych. **(sls)**

„ZA KIEROWNICĄ"
WYDAWNICTWO M O N
„PRASA WOJSKOWA"
REDAKTOR NACZELNY
WILAMOWSKI ZBIGNIEW kpt.
ADRES REDAKCJI
WARSZAWA
UL. FILTROWA 2/4, POK. 418
TEL. 89400, WEWN. 172
ADMINISTRACJA
WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 55
DRUK Z. G. P. W. NR. 1
B-71628 Nr Zam. 610